This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Это цифровая коиия книги, хранящейся для иотомков на библиотечных иолках, ирежде чем ее отсканировали сотрудники комиании Google в рамках ироекта, цель которого - сделать книги со всего мира достуиными через Интернет.

Прошло достаточно много времени для того, чтобы срок действия авторских ирав на эту книгу истек, и она иерешла в свободный достуи. Книга иереходит в свободный достуи, если на нее не были иоданы авторские ирава или срок действия авторских ирав истек. Переход книги в свободный достуи в разных странах осуществляется ио-разному. Книги, иерешедшие в свободный достуи, это наш ключ к ирошлому, к богатствам истории и культуры, а также к знаниям, которые часто трудно найти.

В этом файле сохранятся все иометки, иримечания и другие заииси, существующие в оригинальном издании, как наиоминание о том долгом иути, который книга ирошла от издателя до библиотеки и в конечном итоге до Вас.

Правила использовапия

Комиания Google гордится тем, что сотрудничает с библиотеками, чтобы иеревести книги, иерешедшие в свободный достуи, в цифровой формат и сделать их широкодостуиными. Книги, иерешедшие в свободный достуи, иринадлежат обществу, а мы лишь хранители этого достояния. Тем не менее, эти книги достаточно дорого стоят, иоэтому, чтобы и в дальнейшем иредоставлять этот ресурс, мы иредириняли некоторые действия, иредотвращающие коммерческое исиользование книг, в том числе установив технические ограничения на автоматические заиросы.

Мы также иросим Вас о следующем.

- Не исиользуйте файлы в коммерческих целях.
  Мы разработали ирограмму Поиск книг Google для всех иользователей, иоэтому исиользуйте эти файлы только в личных, некоммерческих целях.

- Не отиравляйте автоматические заиросы.
  Не отиравляйте в систему Google автоматические заиросы любого вида. Если Вы занимаетесь изучением систем машинного иеревода, оитического расиознавания символов или других областей, где достуи к большому количеству текста может оказаться иолезным, свяжитесь с нами. Для этих целей мы рекомендуем исиользовать материалы, иерешедшие в свободный достуи.

- Не удаляйте атрибуты Google.
  В каждом файле есть "водяной знак" Google. Он иозволяет иользователям узнать об этом ироекте и иомогает им найти доиолнительные материалы ири иомощи ирограммы Поиск книг Google. Не удаляйте его.

- Делайте это законно.
  Независимо от того, что Вы исиользуйте, не забудьте ироверить законность своих действий, за которые Вы несете иолную ответственность. Не думайте, что если книга иерешла в свободный достуи в США, то ее на этом основании могут исиользовать читатели из других стран. Условия для иерехода книги в свободный достуи в разных странах различны, иоэтому нет единых иравил, иозволяющих оиределить, можно ли в оиределенном случае исиользовать оиределенную книгу. Не думайте, что если книга иоявилась в Поиске книг Google, то ее можно исиользовать как угодно и где угодно. Наказание за нарушение авторских ирав может быть очень серьезным.

О программе Поиск кпиг Google

Миссия Google состоит в том, чтобы организовать мировую информацию и сделать ее всесторонне достуиной и иолезной. Программа Поиск книг Google иомогает иользователям найти книги со всего мира, а авторам и издателям - новых читателей. Полнотекстовый иоиск ио этой книге можно выиолнить на странице `http://books.google.com/`

Акт № 2

Проверена-56 г.

ПРОВЕРЕНА

STANFORD UNIVERSITY LIBRARIES

ВОЗВРАТИТЕ КНИГУ НЕ ПОЗЖЕ

обозначенного здесь срока

СГ.				
3-С.23				
				✓

Картотип. ГУРКВМФ. Зак. 47[illegible] -20000

ПРОВЕРЕНА
1952 г.

Астраханского

СБОРНИКЪ МАТЕРІАЛОВЪ

ПО ВОПРОСУ

ОБЪ АСТРАХАНСКОЙ

ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГѢ.

17015

ИЗДАНІЕ

ПЕТРОВСКАГО ОБЩЕСТВА ИЗСЛѢДОВАТЕЛЕЙ АСТРАХАНСКАГО КРАЯ.

Астрахань.
Типографія В. Л. Егорова
противъ Окружнаго Суда, домъ Монсеева.
1899.

Дозволено цензурою. Москва, апрѣля 14 дня 1899 года.

Особое приложеніе къ «Отчету Петровскаго Общества изслѣдователей Астраханскаго края за 1897-й годъ».

ПРЕДИСЛОВІЕ.

Въ общихъ собраніяхъ Петровскаго Общества изслѣдователей Астраханскаго края 23 октября и 5 декабря 1897 года вниманію слушателей предложены были два доклада членовъ Общества: Ѳ. С. Малышева—„О наивыгоднѣйшемъ направленіи Астраханской желѣзной дороги“ (о преимуществахъ правобережнаго направленія Астрах. жел. дороги) и Е. А. Бернарда—„Отвѣтъ г. Малышеву“. И тотъ, и другой доклады, равно какъ и отчеты о преніяхъ по этимъ докладамъ, общія собранія постановили помѣстить въ приложеніи къ отчету за 1897 годъ. А такъ какъ въ этихъ докладахъ и преніяхъ дѣлаются ссылки на разныя записки, статьи и проч., появившіяся въ мѣстныхъ газетахъ раньше этихъ докладовъ, да кромѣ того сами эти доклады и пренія послужили поводомъ къ составленію новыхъ статей, замѣтокъ и проч., также отпечатанныхъ въ мѣстныхъ періодическихъ изданіяхъ, то, съ цѣлію болѣе подробнаго и всесторонняго ознакомленія съ весьма важнымъ для Астраханскаго края желѣзнодорожнымъ вопросомъ и въ видахъ возможнаго уясненія его, Совѣтъ Общества, съ одобренія общаго собранія 30 мая 1898 года, предположилъ собрать воедино всѣ эти, болѣе или менѣе заслуживающія вниманія, записки, статьи, замѣтки, заявленія и проч. по данному вопросу (тѣмъ болѣе, что это вполнѣ согласно съ § 3 устава Петровскаго Общества) и отпечатать ихъ вмѣстѣ съ докладами г.г. Малышева и Бернарда особо при отчетѣ за 1897 годъ. Объ этомъ предположеніи Совѣта членъ его П. О. Зубовичъ, состоявшій въ тоже время и членомъ Комиссіи, избранной Астраханскою Городскою Думою для детальной разработки данныхъ о преимуществахъ лѣвобережнаго направ-

ленія Астраханской желѣзной дороги, заявилъ въ засѣданіи Комиссіи, бывшемъ 13 августа 1898 года, которая, по обсужденіи, постановила ассигновать 500 р. на расходы по изданію Петровскимъ Обществомъ Сборника матеріаловъ по вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ, но съ тѣмъ, чтобы 500 экземпляровъ этого Сборника были выпущены общимъ изданіемъ Петровскаго Общества и Комиссіи съ заголовкомъ, какой признаетъ необходимымъ дать Сборнику Комиссія, и со включеніемъ въ Сборникъ заключенія Комиссіи по желѣзнодорожному вопросу, каковое будетъ своевременно представлено въ Совѣтъ Петровскаго Общества, при чемъ указанные выше 500 экземпляровъ должны поступить въ распоряженіе Комиссіи. Такое постановленіе Комиссіи отношеніемъ заступающаго мѣсто Астраханскаго Городскаго Головы отъ 9 сентября 1898 года, за № 564, было сообщено Совѣту и побудило его, ради пользы дѣла, значительно расширить программу Сборника. Въ интересахъ края и въ видахъ еще болѣе полнаго, всесторонняго и безпристрастнаго ознакомленія съ Астраханскимъ желѣзнодорожнымъ вопросомъ рѣшено было къ собраннымъ уже въ 1897 году по этому дѣлу матеріаламъ присоединить и другіе, появившіеся въ печати до 1897 года, а также и послѣ него, какъ, напримѣръ, докладъ въ 1898 году по желѣзнодорожному вопросу члена Петровскаго Общества Х. Н. Сергѣева и вызванныя имъ пренія, статьи, мнѣнія и проч. по этому вопросу. Конечно, для этого требовалось пересмотрѣть всѣ №№ ежедневныхъ мѣстныхъ газетъ за извѣстное число лѣтъ (именно за восемь лѣтъ: 1891—1898 г.г.) и сдѣлать изъ нихъ выборку статей, подлежащихъ внесенію въ Сборникъ, но этотъ нелегкій трудъ не устрашилъ членовъ Совѣта. Недостатокъ свободнаго времени у членовъ Совѣта и громадное количество №№ ежедневныхъ мѣстныхъ періодическихъ изданій, подлежавшихъ пересмотру, произвели то, что Совѣтъ не могъ выпустить въ свѣтъ настоящій Сборникъ въ началѣ 1899 года, какъ предполагалось. При всемъ томъ пересмотръ ежедневныхъ мѣстныхъ газетъ за восемь лѣтъ (а также и газеты — журнала „Гражданинъ“ за 1898 г.), отмѣтка относящихся къ дѣлу статей и переписка ихъ были окончены къ двадцатымъ числамъ января

1899 года, такъ что когда 24 января обратилось съ просьбою объ этихъ матеріалахъ особое лицо, которому Астраханскій Городской Голова (онъ же и предсѣдатель выше упомянутой Городской Комиссіи) поручилъ составленіе обстоятельной „записки“ по желѣзнодорожному дѣлу, предсѣдатель Петровскаго Общества разрѣшилъ передать настоящій Сборникъ тому лицу, и оно пользовалось имъ до 21 марта 1899 года. Эта невольная задержка въ изданіи Сборника дала возможность Совѣту присоединить къ Сборнику извлеченія изъ мѣстныхъ газетъ за январь – мартъ мѣсяцы 1899 года, такъ что въ настоящее время матеріалы, собранные Совѣтомъ Петровскаго Общества и расположенные въ хронологическомъ порядкѣ, представляютъ въ своемъ родѣ исторію или, по крайней мѣрѣ, лѣтопись, доведенную до послѣдняго времени, хода дѣла по вопросу о проведеніи желѣзной дороги въ Астраханскомъ краѣ.

22 марта 1899 года.

I.

Обмѣнъ мыслей между управляющимъ Астраханскимъ акцизнымъ управленіемъ Л. Л. Першке и гласнымъ Астраханской городской думы Х. Н. Хлѣбниковымъ по вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ *).

Въ концѣ 1881 года въ послѣднемъ засѣданіи Астраханской городской думы гласный Х. Н. Хлѣбниковъ сдѣлалъ заявленіе о томъ, что нѣкоторые промышленники возбудили ходатайство о соединеніи желѣзнодорожнымъ путемъ Царицына съ Форпостомъ. Въ виду тѣхъ послѣдствій, какія можетъ имѣть на будущность г. Астрахани устройство главнаго, конечнаго пункта на той сторонѣ Волги, г. Хлѣбниковъ, доводя до свѣдѣнія гласныхъ ходатайство о желѣзной дорогѣ, обратилъ ихъ вниманіе на это обстоятельство, устранить которое можно, по мнѣнію заявителя, соединеніемъ Астрахани съ Форпостомъ желѣзнодорожнымъ мостомъ, о чемъ городъ долженъ бы возбудить съ своей стороны ходатайство. Узнавъ о возбужденіи въ думѣ общаго вопроса о желѣзной дорогѣ и въ виду частныхъ вопросовъ, какіе возникли при первоначальномъ обсужденіи дѣла въ думѣ, бывшій въ то время управляющимъ Астраханскимъ акцизнымъ управленіемъ, горный инженеръ Л. Л. Першке рѣшился посвятить этому вопросу особую статью.

Въ своей статьѣ: «По поводу желѣзной дороги отъ Астрахани до Царицына» (№ 8 «А. С. Л.» 1882 г.) г. Першке ставитъ вопросы, возникшіе въ думѣ при обсужденіи предложенія г. Х.—присоединиться городскому обществу къ ходатайству о желѣзной дорогѣ: 1) Имѣетъ ли вообще ходатайство шансы на какой либо успѣхъ въ Петербургѣ? 2) Обѣщаетъ ли вообще проектируемая дорога какія либо существенныя выгоды для торговли г. Астрахани? 3) Не можетъ ли дорога, доведенная лишь до Форпоста, возвысить значеніе этой станицы въ ущербъ

*) Статья эта, помѣщенная въ № 2602 «Астраханскаго Вѣстника» 1897 г. 1 декабря, проверена по тѣмъ №№ «Астраханскаго Справочнаго Листка» 1882 г., на которые она ссылается.

городу и не вызоветъ ли дорога переселенія города на тотъ берегъ? 4) Наконецъ, не слѣдуетъ-ли во избѣжаніе такого результата, или хотя бы только въ предупрежденіе упадка цѣнности недвижимаго имущества г. Астрахани — ходатайствовать городу о постройкѣ желѣзной дороги съ непремѣннымъ условіемъ непрерывнаго сообщенія Астрахани съ Форпостомъ посредствомъ желѣзнодорожнаго моста черезъ Волгу?— Поставивъ всѣ эти вопросы, г. П. отвѣчаетъ на нихъ слѣдующимъ образомъ.

«Шансы ходатайства на успѣхъ (пишетъ г. П.), конечно, главнѣйше будутъ зависить отъ предполагаемой стоимости дороги и отъ тѣхъ данныхъ объ ожидаемомъ грузовомъ движеніи по желѣзной дорогѣ, какими будетъ подкрѣплено или мотивировано ходатайство. Стоимость дороги г. Хлѣбниковъ опредѣляетъ *по разсчетамъ спеціалистовъ* (?!), какъ онъ выразился въ засѣданіи думы, въ 8 — 10 до 12 мил. р. и окончательно принимаетъ среднюю цифру—10 м. р. Опредѣлить, хотя бы приблизительно вѣрно, стоимость дороги протяженіемъ въ 500 верстъ, безъ предварительныхъ изысканій, намъ кажется, вообще весьма труднымъ. Чтобы не впасть въ крупную ошибку, при разсчетахъ выгодности предпріятія, слѣдовало бы, при отсутствіи изысканій, стоимость дороги опредѣлить по примѣру другихъ дорогъ, находящихся, по общимъ соображеніямъ, въ сходныхъ условіяхъ съ проектируемою». Далѣе, авторъ приводитъ среднюю поверстную стоимость дорогъ: Грязе-Царицынской, Лозово-Севастопольской, Оренбургской и Воронежско-Ростовской (всѣ онѣ *степныя*), и находитъ средній выводъ 56,308 металлическихъ рублей на версту. На основаніи этого разсчета и дѣйствующихъ правилъ для постройки желѣзныхъ дорогъ г. П. опредѣляетъ капиталъ для Астрах. дороги *въ 30 м. р.* Беретъ затѣмъ стоимость поверстную самыхъ дешевыхъ изъ *ширококолейныхъ* желѣзныхъ дорогъ—Ростово-Владикавказской и Привислянской—и находитъ стоимость постройки Астрах. дороги все-же *до 22 мил. метал. руб.* Выводитъ наконецъ среднюю поверстную стоимость (25,189 р.) *узкоколейныхъ* дорогъ: Ливенской, Новгородской и Ярославско-Вологодской, и находитъ, что какую изъ вышеприведенныхъ цифръ ни взять, все-же предполагаемая г. Х. для проектируемой дороги стоимость въ 10 мил. руб. (20,000 на версту) въ 2 или 3 раза ниже цифры, въ какую она въ дѣйствительности обойдется. Не довольствуясь этимъ разсчетомъ, г. П., на основаніи формъ и таблицъ Недзялковскаго, помѣщенныхъ въ Техническомъ календарѣ (справочной книжкѣ для инженеровъ и архитекторовъ) на 1878 годъ, приводитъ приблизительную детальную расцѣнку дороги по правиламъ для построенія ширококолейныхъ желѣзныхъ дорогъ (опредѣляетъ количество и стоимость рельсовъ, рельсовыхъ скрѣпленій, земляного полотна, балласта, шпалъ, подвижного состава,

станцій, паровозныхъ зданій, товарныхъ платформъ, пакгаузовъ, жилыхъ домовъ, казармъ и сторожевыхъ будокъ, колодцевъ при нихъ, телеграфа, водоснабженія, вокзаловъ, укрѣпленія валовъ, механической и ремонтной мастерскихъ, защиты полотна отъ заносовъ пескомъ и снѣгомъ, трубъ и мелкихъ мостовъ на балкахъ, вычисляетъ расходы по изысканіямъ, по отчужденію земель, по администраціи во время постройки и по опытному движенію) и подводитъ такой итогъ: 18.424,300 руб.— «Такимъ образомъ (заключаетъ авторъ) и приблизительная расцѣнка дороги, не считая подъѣздовъ, переѣздовъ, мелкихъ желѣзнодорожныхъ устройствъ, какъ-то: поворотныхъ круговъ, сигнальныхъ столбовъ и фонарей и проч., приводитъ къ стоимости дороги не менѣе 18½ мил. р., при томъ только условіи, что на ней не будетъ ни большихъ мостовъ, ни крупныхъ земляныхъ работъ, въ чемъ можно, однако-же, сомнѣваться, принимая въ соображеніе неровность мѣстности отъ Царицына до Сарепты и направленіе дороги отъ Енотаевска до Астрахани, на протяженіи 200 верстъ, поперегъ общаго направленія песчаныхъ бугровъ, раздѣляемыхъ лощинами и ильменями.

Обращаясь затѣмъ къ разсмотрѣнію грузоваго движенія, какое можно ожидать на проектируемой дорогѣ, г. П. находитъ, что весь Царевскій уѣздъ, самый населенный и богатый, остается выше желѣзной дороги,—что такъ называемый Ставропольскій трактъ съ богатымъ русскимъ населеніемъ тоже не можетъ быть принятъ въ разсчетъ, — что киргизская степь (по лѣвую сторону Волги) тянетъ на Николаевскую и Покровскую слободы, куда ведутъ скотопрогонныя дороги и куда всегда главнѣйше будетъ тянуть торговля съ ордой,—что мануфактурные товары въ Рынъ-Пески и продукты степи оттуда имѣютъ пунктомъ на Волгѣ еще Владиміровскую пристань, откуда доставка водою въ Царицынъ стоитъ лишь отъ 2 до 3 к. съ пуда съ *одною* погрузкою, — что богатыя селенія луговой стороны Волги, Черноярскаго и Енотаевскаго уѣздовъ, имѣя подъ бокомъ рѣку, съ дешевымъ по ней фрахтомъ, едва-ли что-нибудь повезутъ по желѣзной дорогѣ, проведенной на нагорной сторонѣ, такъ какъ перевалка товаровъ черезъ Волгу и доставка волокомъ до желѣзнодорожныхъ станцій обойдется дороже прямой отправки ихъ водою,—и что, наконецъ, это же послѣднее замѣчаніе можетъ быть сдѣлано отчасти и относительно ватагъ и населенныхъ пунктовъ праваго берега, такъ какъ дорога едва-ли пойдетъ отъ села къ селу, отъ ватаги къ ватагѣ, напротивъ, вѣроятно, нерѣдко будетъ проходить въ значительномъ разстояніи отъ селъ и ватагъ. «И такъ, заключаетъ г. П., между Царицынымъ и Астраханью желѣзная дорога будетъ принимать и сдавать грузы лишь въ весьма незначительномъ числѣ пунктовъ. Остается, слѣдовательно, одна Астрахань».

Разсматривая далѣе торговое движеніе Астрахани, авторъ предварительно замѣчаетъ, что главные вывозные грузы *изъ губерніи*: рыбный товаръ, керосинъ, нефтяные остатки и соль. Всего рыбнаго товара *изъ губерніи* отправляется, по свѣдѣніямъ г. П., до 12 милл. пуд., изъ коихъ до 6 милл. пуд. приходится на промыслы, лежащіе на Волгѣ выше Астрахани и по системѣ Бузана; слѣдовательно, транзитомъ *чрезъ Астрахань* проходитъ до 6 милл. пуд. Количество керосина и нефтяныхъ остатковъ можетъ быть принято въ 20 милл. пуд., но изъ нихъ *до 10 милл. пуд.* проходитъ на компанейскихъ судахъ и посудахъ частныхъ лицъ прямо въ Царицынъ и выше, съ 9-ти футъ *безъ перегрузки въ Астрахани*. Наконецъ, соли *въ губерніи* добывается около 20 милл. пуд., изъ которыхъ до 4 милл. расходуется на мѣстѣ, а около 14 милл. вывозится за предѣлы губерніи съ пристаней, лежащихъ выше Астрахани (главнымъ образомъ съ Владиміровской), *собственно-же изъ Астрахани* идетъ не болѣе 2 милл. пуд. Засимъ грузовое движеніе *собственно изъ г. Астрахани* вверхъ по рѣкѣ можно исчислить въ пудахъ такъ: рыбнаго товара 6 милл.; керосина и нефтяныхъ остатковъ 10 милл.; соли 2 милл.; фруктовъ 500 тыс.; кожъ, овчинъ, мерлушекъ и тюленьихъ шкуръ 80 т.; хлопка и шерсти 200 т.; марены и крапу 125 т.; орѣховаго дерева 120 т.; другихъ товаровъ въ ничтожномъ количествѣ. Итого съ небольшимъ 19 милл. пудовъ. Изъ этихъ грузовъ по желѣзной дорогѣ пойдетъ (или вѣрнѣе — можетъ пойти) только та часть, которая предназначена собственно для Царицына, остальная-же часть, предназначаемая въ Саратовъ, Самару, Казань и Нижній, очевидно, пойдетъ прямо водой. Изъ общаго количества грузовъ лишь около $^1/_4$ части, т. е. около 5 милл. пуд., имѣетъ на Волгѣ конечнымъ пунктомъ г. Царицынъ, но и изъ этихъ 5 милл. пуд., очевидно только часть, притомъ меньшая, пойдетъ изъ Астрахани по жел. дорогѣ; другая предпочтетъ болѣе дешевую отправку водою «Замѣтимъ (говоритъ г. П.), что фрахтъ до Царицына стоитъ только 4 к., тогда какъ жел. дорога, при тарифѣ хотя-бы въ $^1/_{50}$ коп., будетъ брать 8—9 к. съ пуд. При такихъ условіяхъ много-ли изъ грузовъ, направляющихся вверхъ, достанется на долю жел. дороги?»

Разсматривая затѣмъ *привозъ грузовъ по Волгѣ въ Астрахань*, авторъ находитъ, что привозъ этотъ за послѣднее время выражался въ слѣдующемъ количествѣ пудовъ: хлѣба разныхъ сортовъ около 7 милл., галантерейнаго, москательнаго, бакалейнаго и мануфактурнаго товаровъ 600 тыс.; антрацита и угля 400 т.; чугуннаго литья, желѣза, желѣзныхъ издѣлій и машинныхъ частей (не считая желѣзнодорожныхъ принадлежностей для закаспійской дороги) 500 т.; артиллерійскихъ снарядовъ и припасовъ 200 т.; строительнаго матеріала, камня и извести 150 т.; разной посуды 100 т.; мочалы и мочальныхъ издѣлій 100 т.;

обручей 750 т.; рыболовныхъ припасовъ, снастей и пеньковаго товара 200 т.; всего около 10 милл. пуд. Кромѣ того дровъ до 100 тыс. саженъ; досокъ бондарныхъ 1.300,000 пуд.; тесу до 1 милл. пуд.; бревенъ, брусьевъ, шестовъ и проч. лѣснаго матеріала до 650 тыс. пуд. «Всѣ грузы, направляющіеся въ Астрахань съ верховьевъ Волги, очевидно, говоритъ авторъ, минуютъ желѣзную дорогу. Весь лѣсной матеріалъ и дрова пойдутъ по прежнему сплавомъ; водою-же пойдутъ до Астрахани всѣ товары, отправляемые изъ Нижняго (часть мануфактурнаго и галантерейнаго товара), изъ Казани (желѣзо, артиллерійскіе припасы) и прочихъ городовъ по Волгѣ; въ числѣ этихъ товаровъ будетъ и главный грузъ—хлѣбъ».

Что-же проектируемая г. Хлѣбниковымъ Астраханская дорога вообще повезетъ? спрашиваетъ г. П. и отвѣчаетъ: лѣтомъ — *ничего,* а зимою—*очень мало.* Пассажирское движеніе по ней не можетъ быть значительнымъ, потому что кто-же поѣдетъ лѣтомъ по желѣзной дорогѣ, когда на вторыя сутки можно прибыть изъ Астрахани въ Царицынъ, пользуясь всѣми удобствами, на прекрасно устроенныхъ пароходахъ и притомъ за меньшую плату, чѣмъ по жел. дорогѣ? Да и зимою пассажирское движеніе не будетъ значительнымъ. Быть можетъ, ради интересовъ желѣзной дороги, съ устройствомъ ея, совершенно прекратится пароходное и судовое движеніе въ низовьяхъ Волги? Но это — невѣроятно, да и въ такомъ совершенно невѣроятномъ случаѣ желѣзная дорога только еле-еле будетъ влачить свое существованіе. Такое заключеніе свое г. П. доказываетъ слѣдующ. образомъ: «Средній расходъ эксплоатаціи на русскихъ дорогахъ составляетъ на версту до 5400 р. (выводъ за періодъ съ 1856 до 1875 года), что на всю линію составитъ 2.430,000 руб., и такъ какъ расходы эксплоатаціи составляютъ до 62 проц. валовой выручки, то послѣдняя для Астраханской дороги должна простираться до 3.920,000 руб.; 38% съ этой суммы составитъ чистой прибыли около 1.490,000 р. или менѣе 5% на основной капиталъ въ 30 мил. руб. При тарифѣ въ 1/40 съ пудо—версты (замѣтимъ: уже невыгодному для большей части мѣстныхъ грузовъ) валовая выручка 3.920,000 руб. будетъ соотвѣтствовать грузовому движенію въ 43 мил. пуд.! Такого количества грузовъ желѣзной дорогѣ, очевидно, негдѣ взять, хотя-бы она и возила, какъ предполагается въ проектной запискѣ г. Хлѣбникова, сѣно въ урожайные годы изъ губерніи въ Царицынъ, а въ неурожайные — изъ Царицына для продовольствія скота кочующаго инородческаго населенія».

Доказавъ безвыгодность проектируемой желѣзной дороги, обусловливаемую отсутствіемъ грузовъ для дороги, г. П. говоритъ далѣе, что и Астрахань (этотъ главный, даже единственный пунктъ сдачи грузовъ на жел. дорогу) не можетъ ожидать отъ этой дороги никакой суще-

ственной пользы для себя: облегчится зимнее пассажирское движеніе между Астраханью и Царицыномъ и только; возможность же отправки, съ закрытіемъ навигаціи, по желѣзной дорогѣ въ Царицынъ нѣсколькихъ сотъ тысячъ пуд. малосолу и ничтожнаго количества другаго товара, который не успѣли отправить за лѣто водой, представитъ такое ничтожное облегченіе для Астрах. торговли, что не повліяетъ на развитіе ея и во всякомъ случаѣ не можетъ оправдать затраты для сего со стороны государства нѣсколькихъ десятковъ мил. рублей, въ особенности если еще соединить Форпостъ желѣзнодорожнымъ мостомъ съ Астраханью.

Переходя къ этому послѣднему предложенію, авторъ сообщаетъ, что оно возникло въ виду опасенія, высказаннаго нѣкоторыми гласными, что, съ проведеніемъ дороги лишь до Форпоста, городъ можетъ частью переселиться на тотъ берегъ, причемъ упадетъ цѣнность недвижимаго городскаго имущества, что нежелательно съ точки зрѣнія интересовъ настоящаго города Астрахани. Разбирая затѣмъ вышеупомянутое предложеніе, г. П. разсуждаетъ такъ: предположимъ (говоритъ онъ), что желѣзная дорога до Форпоста будетъ построена и что она будетъ имѣть грузы. Послѣдніе, подвозимые водою къ городу съ моря и низовыхъ промысловъ, понятно, не будутъ выгружаться на городскихъ пристаняхъ, а пойдутъ прямо къ товарной станціи жел. дороги на Форпостѣ для прямой погрузки въ вагоны, либо для выгрузки въ склады, какіе неизбѣжно возникнутъ при станціи. Пристани, склады, конторы и проч. для вывозной торговли, безъ сомнѣнія, главнѣйшимъ образомъ сосредоточатся на Форпостѣ. Можетъ-ли такой результатъ быть предупрежденъ постройкой моста черезъ Волгу? Отвѣтъ можетъ быть только отрицательный, такъ какъ грузамъ, подвозимымъ исключительно водою, нѣтъ ни разсчета, ни надобности предварительно выгружаться въ Астрахани только для того, чтобы проѣхаться по желѣзнодорожному мосту (всякій другой мостъ—разводный—слишкомъ затруднилъ-бы какъ грузовое, такъ и пассажирское движеніе по рѣкѣ) на товарную станцію, которая всегда останется на Форпостѣ и къ которой грузы могутъ быть доставляемы непосредственно съ одною выгрузкою. Указавъ далѣе на то, что при безполезности такого моста постройка его представила-бы техническія трудности (вслѣдствіе низменнаго положенія Астрахани и Форпостинскаго займища, значительной глубины Волги и громаднаго судоваго движенія въ ея низовьяхъ) и громадную стоимость (значительно больше стоимости Сызранскаго моста, обошедшагося въ 4 мил. руб.), авторъ въ заключеніе резюмируетъ все сказанное имъ въ своей статьѣ. Онъ находитъ: 1) какъ проектъ соединенія Форпоста желѣзною дорогою съ Царицынымъ, такъ и предложеніе городу присоединиться къ ходатайству предъ Правительствомъ объ

осуществленіи такого проекта, съ непремѣннымъ условіемъ соединить Астрахань съ Форпостомъ желѣзнодорожнымъ мостомъ, не вызываются ни потребностями края, ни нуждами торговли г. Астрахани; 2) къ такому ходатайству не можетъ быть подыскано никакихъ, хотя-бы сколько нибудь вѣроятныхъ и убѣдительныхъ соображеній и цифровыхъ данныхъ; и 3) такое ходатайство не имѣетъ никакихъ шансовъ на хотя-бы сколько-нибудь благосклонный пріемъ въ Петербургѣ, гдѣ на него могутъ посмотрѣть только какъ на курьезъ, притомъ весьма крупный.

Г. Хлѣбниковъ счелъ нужнымъ написать «Отвѣтъ на замѣтку по поводу желѣзной дороги отъ Астрахани до Царицына» (№ 14 «А. С. Л.» 1882 года). Возражая г. Першке по существу, г. Х. останавливается прежде всего на томъ исчисленіи стоимости дороги, которое составилъ г. П. на основаніи Техническаго календаря Недзялковскаго, и пишетъ въ отвѣтъ слѣдующее: «Такія вычисленія обыкновенно составлялись гг. инженерами передъ отдачею у насъ концессій на постройку дорогъ. Правительство имъ довѣряло, и строители—концессіонеры, принимавшіеся строить дороги на основаніи этихъ вычисленій, въ короткое время дѣлались милліонерами, а ихъ помощники—поставщики шпалъ, балласта, земляныхъ работъ и просто состоящіе на побѣгушкахъ — получали независимо того многія сотни тысячъ въ карманъ, и потому Правительство пришло къ заключенію не отдавать болѣе строить дорогъ на основаніи вычисленій, а производить ихъ хозяйственнымъ способомъ, подъ строгимъ контролемъ, какъ говорятъ, очень непріятнымъ строителямъ дорогъ. И вотъ, вѣроятно, имѣя послѣднее въ виду, спеціалисты говорятъ, что дѣйствительная стоимость Астраханской дороги будетъ не $18^1/_2$, а 10 милліоновъ рублей. Тутъ карманы концессіонеровъ-строителей со всѣмъ штабомъ ихъ поставщиковъ и прислужниковъ будутъ, конечно, не причемъ». Далѣе г. Х. заявляетъ, что о стоимости дороги онъ, не принадлежа къ спеціалистамъ этого дѣла, разсуждать докторально не будетъ, предоставивъ рѣшеніе этого вопроса изысканію и опыту, пріобрѣтенному на строющихся уже желѣзныхъ дорогахъ хозяйственнымъ способомъ, подъ строгимъ контролемъ, а замѣтитъ только, что паровозы, вагоны, товарныя платформы, желѣзнодорожныя станціи и т. д. нынѣ пріобрѣтаются ниже тѣхъ цѣнъ, какія выставлены въ статьѣ г. П.

Возражая по вопросу о грузовомъ движеніи, г. Х. пишетъ: «Все, примыкающее къ желѣзному пути справа и слѣва, оживаетъ въ смыслѣ торговли и промышленности. И при проведеніи Астрах. дороги богатое русское населеніе Ставропольскаго тракта будетъ имѣть обмѣнъ своихъ произведеній на одной изъ ближайшихъ станцій желѣзной дороги; киргизская степь не будетъ тянуть на Покровскую и Николаев-

скую слободы, а потянется къ одной изъ станцій жел. дороги, гдѣ образуетъ постоянный обмѣнъ, не прекращающійся въ продолженіе цѣлаго года, всегда имѣющій большой спросъ отъ постояннаго притока со всѣхъ концовъ Россіи покупщиковъ; тутъ же будутъ обмѣниваться и мануфактурные товары, отправляемые въ Рынъ-Пески, избѣгнувъ безконечнаго числа разъ перегрузокъ съ желѣзной дороги на воду и съ воды на фуры, тѣмъ болѣе, что продукты степи никогда не отправляются изъ Владиміровской пристани до Царицына за 2 и 3 копѣйки, а обыкновенно на товаро-пассажирскихъ пароходахъ за 10 коп., на пассажирскихъ-же за 15 коп. Изъ Владим. пристани отправляется въ Царицынъ за 2 и 3 к. одна только соль, погруженная въ баржу полнымъ грузомъ; всѣ-же другіе отправители товаровъ, до 5 т. пуд., никогда не находятъ дешеваго фрахта, да и не найдутъ, такъ какъ отдѣльную баржу для малаго количества товара пароходовладѣльцы за дешевый фрахтъ не дадутъ; а приравнивать фрахтъ за соль къ фрахту, взимаемому съ другихъ товаровъ, не имѣетъ смысла. — Богатыя селенія луговой стороны Волги, Черноярскаго и Енотаевскаго уѣздовъ, хотя имѣютъ подъ бокомъ рѣку, но отнюдь не съ дешевымъ по ней фрахтомъ, и притомъ также изъ мѣстъ своего жительства грузятъ товары въ особыя косовыя, дощаники для перевозки къ мѣстамъ нагрузки въ баржи, чтобъ отправить ихъ по водѣ вверхъ, такъ какъ по р. Ахтубѣ, гдѣ села эти большею частію расположены, движенія пароходовъ съ баржами по мелководью нѣтъ. Всѣ эти замѣчанія (говоритъ г. Х.), какъ видно, были неизвѣстны составителю замѣтки, и потому привели къ невѣрному выводу, что жел. дорога будетъ принимать и сдавать грузы лишь въ весьма незначительномъ количествѣ. Главная же ошибка происходитъ отъ полнаго незнакомства съ цѣнами за фрахтъ, и на этомъ незнаніи построенное заключеніе не заслуживаетъ довѣрія». Познакомивъ затѣмъ читателей съ фрахтовыми цѣнами отъ Астрахани до Царицына и съ количествомъ пудовъ, перевозимыхъ въ мѣсяцъ пароходами, авторъ переходитъ затѣмъ къ слѣдующей части своего отвѣта.

Исчисляя грузовое движеніе *собственно изъ Астрахани*, г. П., какъ извѣстно, опредѣлилъ его въ количествѣ съ небольшимъ въ 19 милліоновъ пудовъ. Возражая противъ этого, г. Х. пишетъ: «Намъ свѣдѣнія Астрах. таможни за 1880 г. указываютъ, что товаровъ въ каспійскіе порты чрезъ Астрахань провезено 11.310,000 п., *изъ каспійскихъ портовъ* провезено 15.895,000 пуд. да *рыбныхъ товаровъ* отправляется изъ Астрахани, добытыхъ въ рѣкахъ Волгѣ, Уралѣ, Сифидрудѣ, Курѣ, Терекѣ и Каспійскомъ морѣ, въ слѣдующемъ приблизительно количествѣ ежегодно: сельдей до 250 м. шт. или 700 тыс. боченковъ, т. е. 7 мил. пуд., воблы до 350 мил. шт. или 3 м. п., тарани, сопы, чехони и бѣлоглазки 200 мил. шт. или $3^1/_2$ мил. п.;

судака до 2 мил. п., леща до 400 тыс. п., сазана до 200 т. п., сома до 100 т. п., бѣлорыбицы до 30 т. п., бѣлуги до 300 т. п., осетра, севрюги, шипа и др. до 1 мил. п., черной икры до 90 т. п., судачьей икры до 50 т. п., лещевой и вобл. до 150 т. п., клею бѣлужьяго и осетроваго до 4 т. п., вязиги до 4 т. п., жиру рыбьяго и тюленьяго до 150 т. п., итого 17.978,000 п. *); *соли* 2 милл. п. Слѣдоват. 35.873,000 пуд., а не 19 мил., и нами выведенная цифра гораздо менѣе дѣйствительной, какъ увидимъ ниже изъ перевозочныхъ средствъ Каспійскаго моря. Но г. П., говоря, что всѣхъ грузовъ только 19 милл., прибавляетъ, что изъ нихъ 1/4 часть, т. е. 5 мил., идетъ на Царицынъ собственно, и оттуда отправляемая по жел. дорогѣ можетъ пойти по жел. пути прямо изъ Астрахани. Совершенно согласны съ тѣмъ, что идетъ на Царицынъ, то пойдетъ и по Астраханской дорогѣ, но дѣло только въ томъ, что изъ Царицына по Грязе-Царицынской и Волго-Донской дорогамъ отправляется въ годъ не 5 м. п. грузовъ, доставляемыхъ изъ Астрахани, а 10 мил. пуд. рыбнаго груза да керосина и нефти 5 мил. п., итого 15 милліоновъ. Вотъ эти-то 15 мил. п. груза, какъ вѣрно замѣчаетъ г. П., могутъ пойти по жел. пути прямо изъ Астрахани».

Возражая противъ того положенія г. П., что всѣ грузы, направляющіеся въ Астрахань съ верховьевъ Волги и попутныхъ волжскихъ городовъ, пойдутъ по прежнему по водѣ, г. Х. пишетъ: «Почему г. П. стало очевидно, что грузы, отправляемые по водѣ въ Астрахань, минуютъ желѣзную дорогу по дороговизнѣ провоза, когда и теперь товары предпочитаютъ отправлять по водѣ за дорогой фрахтъ, почти двойной, на товаро-пассажирскихъ пароходахъ, а не на буксирныхъ, а вѣдь фрахтъ товаро-пассажирскихъ пароходовъ отъ Царицына не менѣе тарифа жел. дороги за то-же разстояніе. А это потому, что въ торговлѣ хотя имѣетъ значеніе дешевизна провоза, но еще большее имѣетъ значеніе время, а послѣднее обстоятельство заставляетъ тор-

*) Интересно сопоставить съ настоящими цифрами цифры современныя. Вотъ что пишутъ въ № 7742 «Нов. Времени» (отъ 16 сентября 1897 г.): «Проектъ правилъ каспійско-волжскихъ рыбныхъ и тюленьихъ промысловъ, внесенный на дняхъ въ государственный совѣтъ, даетъ интересныя данныя о количествѣ рыбныхъ продуктовъ. Такъ, напр., бѣлуги, осетра и севрюги вывозится изъ Астрахани ежегодно 1 мил. пуд., икры изъ этихъ рыбъ 100 т. п., стерляди 20 тыс. п., судака 1.750,000 п., сельдей 5.625,000 п., сома 120 т. п., бѣлорыбицы 25 т. п., сазана 200 т. п., щуки 50 т. п., воблы 4.950,000 п., жереха, сомы, тарани, чехони и мелкой рыбы 1.280,000 п., икры изъ частиковой рыбы 400 т. п. Всего 15.860,000 п. рыбныхъ товаровъ. Стоимость годоваго улова опредѣляется приблизительно въ 25 мил. р., которые распредѣляются между предпринимателями и, примѣрно, 200 тыс. ловцами и рабочими мѣстнаго населенія и частью пришлыми. Районъ распространенія волжско-каспійскихъ товаровъ въ настоящее время распространяется по линіи Царицынъ, Калачъ, Ростовъ, Екатеринославъ, Житомиръ, далѣе по государственной границѣ до Ковно, отсюда на Нарву, Петербургъ, Вологду, Пермь и Уфу. Кромѣ того значительная часть спеціально для того приготовленныхъ рыбныхъ товаровъ вывозится на Балканскій полуостровъ и въ Пруссію».

Примѣч. составителя статьи.

говцевъ предпочесть дорогой и скорый путь дешевому и долгому, да еще избавиться, при проведеніи дороги, перевалочнаго расхода съ желѣзной дороги въ Царицынѣ на суда или съ судовъ на желѣзную дорогу». Опредѣляя затѣмъ количество грузовъ, какіе могутъ пойти въ Астрахань по жел. дорогѣ, г. Х. полагаетъ, что, по его мнѣнію, болѣе 5 милл. пуд. пойдетъ по этой дорогѣ. Прикладывая же эти 5 милл. къ прежде вычисленнымъ 15 милл., авторъ отвѣта утверждаетъ, что Астрах. дорога обезпечивается товарнымъ движеніемъ, не говоря о будущемъ, 20 милл. пуд. груза, что, при тарифѣ среднимъ числомъ $12^1/_2$ коп. за все разстояніе до Царицына, должно дать валовой выручки $2^1/_2$ милл. руб. Нечего опасаться и за пассажирское лѣтнее движеніе: по желѣзной дорогѣ и лѣтомъ поѣдутъ, по мнѣнію г. Х., всѣ тѣ, кто и теперь, отправляясь въ Н.-Новгородъ, ѣдутъ на пароходѣ только до Царицына, а въ Царицынѣ садятся на жел. дорогу и совершаютъ путь кругомъ чрезъ Москву, при платѣ большей за проѣздъ и при всѣхъ неудобствахъ жел. пути, потому что времени для проѣзда требуется менѣе, а это для многихъ важнѣе платы и удобства.

Опредѣляя далѣе перевозочныя средства по Касп. морю по количеству и вмѣстимости ежегодно строящихся парусныхъ судовъ-шхунъ, г. Х. вычисляетъ, что перевозочныхъ средствъ ежегодно прибавляется на 400 тыс. пуд. груза. Къ этому онъ предлагаетъ прибавить еще паровыя суда, коихъ (на 1882 г.) болѣе 20, вмѣщающихъ въ себѣ отъ 20 до 30 тыс. пуд., и только тогда можно получить истинную цифру привозимыхъ въ Астрахань товаровъ, которая будетъ, конечно, по словамъ автора отвѣта, несравненно болѣе принятой выше по оффиціальной статистикѣ.

Возражаетъ г. Х. и противъ невозможности отправки товаровъ по жел. пути бокъ-о-бокъ съ водянымъ, болѣе дешевымъ. «Относительно этого (пишетъ онъ) мы припоминаемъ глубокое опасеніе, существовавшее предъ открытіемъ Грязе-Царицынской дороги, за то, что рыбные грузы пойдутъ по этой дорогѣ въ весьма незначительномъ количествѣ и по прежнему будутъ отправляться дешевымъ путемъ по Волгѣ до Н.-Новгорода, а оттуда по р. Окѣ въ Саратовъ, Калугу и Орелъ и уже изъ Орла направляться на югъ и западъ Россіи по жел. дорогѣ; но такое близорукое опасеніе черезъ 2 — 3 года по открытіи дороги рушилось, и теперь $^9/_{10}$ идетъ въ Царицынъ, оттуда черезъ Орелъ на югъ и западъ Россіи по жел. дорогѣ; отправители, платя за жел. путь дороже, чѣмъ по водяному, дешевому пути, находятъ это выгоднымъ».

По вопросу о расходѣ по эксплоатаціи дороги, который опредѣляется г. П. по свѣдѣніямъ съ 1856 по 1875 г. въ 62%, г. Х. дѣлаетъ такое замѣчаніе: «Мы не знаемъ этого, но смѣло можемъ предположить, что въ 1885 г. и въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, при стрем-

ленiи Правительства къ сокращенiю ненужныхъ учрежденiй и лицъ, даромъ получающихъ содержанiе изъ государств. средствъ, и при постановкѣ расходовъ жел. дорогъ подъ большой контроль гласности — печати и участiи земствъ въ этомъ дѣлѣ, не мыслимо будетъ поглощенiе 62% на эксплоатацiю дороги, потому что незначительность оставляемыхъ акцiонерамъ 38% приводитъ Правительство къ необходимости приплачивать по акцiямъ гарантированные проценты изъ госуд. казначейства. Это самое больное мѣсто нашего желѣзнодорожнаго дѣла, и чѣмъ скорѣе будутъ сокращены и уничтожены ненужные расходы по эксплоатацiи дороги, тѣмъ будетъ легче госуд. бюджету».

Въ заключенiе своего «Отвѣта» авторъ его, на основанiи изложенныхъ имъ данныхъ, говоритъ, что онъ считаетъ Астраханскую дорогу выгодною по затратѣ капитала на ея постройку и по сбору за товарное движенiе, почему и желаетъ, чтобы она, какъ выгодное предпрiятiе, оставалась навсегда въ государственномъ пользованiи. «Судить же (прибавляетъ г. Х.), какой прiемъ будетъ оказанъ въ Петербургѣ ходатайству о соединенiи Царицына съ Форпостомъ желѣзной дорогой, не мнѣ и не г. Першке, а еще страннѣе намъ предрѣшать вопросъ!»

Настоящимъ «Отвѣтомъ» не окончилось состязанiе между г.г. Першке и Хлѣбниковымъ. Г. П. «еще разъ взялся за перо» и помѣстилъ въ № 18 «Листка» 1882 г. «Нѣсколько словъ по поводу засѣданiя Астраханской городской думы 19 января». Въ началѣ этой статьи онъ заявляетъ, что пишетъ ее вовсе не ради полемики съ г. Х. «Всякiй (объясняетъ г. П.), хотя въ общихъ чертахъ знакомый съ условiями торговли города и губернiи, по достоинству оцѣнитъ соображенiя и цифры, какъ нами приведенныя, такъ и приведенныя г. Х.; каждый мѣстный торговецъ и рыбопромышленникъ отлично знаетъ, *что* ближе къ истинѣ—12 милiоновъ пуд. рыбнаго товара, отправляемаго вверхъ *изъ губернiи*, какъ принято нами, или 18 мил. пуд., высылаемыхъ будто однимъ городомъ Астраханью, какъ увѣряетъ г. Х.; кого же приведутъ въ заблужденiе цифры 250 мил. сельди и 350 мил. воблы, будто отправляемыхъ (по словамъ г. Х.) *изъ Астрахани;* кто же не усмотрѣлъ, что какъ та, такъ и другая цифра, принятая даже какъ общiй уловъ *въ губернiи*, увеличены противъ дѣйствительности ни больше, ни меньше, какъ на 100 мил. каждая! Вступать въ полемику съ г. Х. для выясненiя истины намъ нѣтъ никакой надобности. Полемика такая была-бы безполезна еще и въ виду того обстоятельства, что предложенiе г. Х. принято думою: послѣдняя присоединяется къ частному ходатайству о постройкѣ желѣзной дороги изъ Царицына на Форпостъ съ непремѣннымъ условiемъ устройства желѣзнодорожнаго моста чрезъ Волгу. Намъ хочется (заявляетъ г. П.)

сказать лишь нѣсколько словъ о самомъ засѣданіи думы, въ которомъ пришли къ такому рѣшенію».

Серьезнаго обсужденія возбужденнаго вопроса въ собраніи думы, по словамъ г. П., не было. Однимъ изъ гласныхъ дѣйствительно были изложены подробныя свѣдѣнія о грузовомъ движеніи въ низовьяхъ Волги, о грузахъ, какіе могли бы пойти по предполагаемой дорогѣ, о вѣроятной стоимости послѣдней и о мнимой пользѣ, какую она можетъ принести городу и краю; но свѣдѣнія эти пройдены были молчаніемъ. Затѣмъ, все, что говорилось сторонниками дороги, не выходило изъ предѣловъ общихъ фразъ: толковалось о пользѣ желѣзныхъ дорогъ вообще, о пользѣ удобныхъ путей сообщенія, о томъ, что возставать противъ Астраханской дороги равносильно отрицанію науки, просвѣщенія, школы и т. п. Высказано было и то, что не дѣло думы вообще разсуждать: она должна лишь на сдѣланное ей предложеніе отвѣтить *да* или *нѣтъ;* можетъ лишь просить о дорогѣ, а дешево или дорого она обойдется, будетъ-ли она имѣть грузы или нѣтъ, нужна-ли она для города и края,—объ этомъ разсудятъ тѣ, кому о томъ вѣдать надлежитъ. Отмѣчаетъ авторъ особо, какъ пріятный эпизодъ, краткую рѣчь гласнаго С. М. Буткова, которую называетъ «прекрасною и прочувствованною, прекрасною по вѣрной постановкѣ вопроса и по безусловной честности ея». Подведя итоги высказанному *за* и *противъ* дороги, г. Бутковъ (по словамъ автора) пришелъ къ выводу, что, не смотря на дебаты по вопросу въ двухъ засѣданіяхъ думы, не только выгода предпріятія, но и польза его для города остались не выясненными, даже болѣе чѣмъ сомнительными. Ясно стало лишь одно, что дорога обѣщаетъ значительныя выгоды только нѣкоторымъ изъ городскихъ обывателей—крупнымъ торговцамъ и рыбопромышленникамъ. Но дума, напомнилъ гласнымъ г. Бутковъ, является представительницею не однихъ крупныхъ торговцевъ и промышленниковъ, а 60-тысячнаго населенія города, въ которомъ главная масса принадлежитъ къ классамъ небогатымъ, даже бѣднымъ, не могущимъ ожидать отъ дороги никакихъ особыхъ благъ,—напротивъ, по всей вѣроятности, ожидающимъ одно лишь общее вздорожаніе жизни. Поэтому и въ виду неубѣдительности доводовъ въ пользу дороги, г. Бутковъ полагалъ, что было-бы болѣе правильнымъ со стороны городской думы не принимать на себя почина въ этомъ дѣлѣ, предоставляя это всецѣло тѣмъ, кто непосредственно въ немъ заинтересованы.

Далѣе, г. Першке приводитъ содержаніе рѣчи г. Хлѣбникова. Вѣроятно, будучи уязвленъ отзывомъ (приведеннымъ нами выше) г. Х. объ инженерахъ, а также и этою думскою рѣчью, г. П. старается не остаться въ долгу у своего противника. Вотъ его слова: «Не мо-

жемъ не отмѣтить и эпизода уже совершенно другого оттѣнка, притомъ весьма характернаго. Главнымъ ораторомъ въ пользу жел. дороги, конечно, опять явился г. Х. Но на доводы и цифры изъ противнаго, такъ сказать, лагеря г. Х. отвѣчалъ не цифрами и доводами, а безцеремоннымъ (чтобы не сказать больше) глумленіемъ и ироніею по меньшей мѣрѣ не деликатною. На замѣчанія противниковъ своихъ, требовавшихъ добросовѣстнаго обсужденія вопроса, г. Х. сталъ разбирать: кому дорога можетъ быть непріятною. Торговцамъ она безусловно выгодна, рыбопромышленникамъ тоже, рабочимъ не менѣе, такъ какъ, по словамъ г. Х., чѣмъ больше производитъ промышленникъ, тѣмъ больше и дороже онъ платитъ рабочему, и тотъ—благоденствуетъ; словомъ, всѣмъ дорога, повидимому, выгодна и пріятна. Кто же возстаетъ противъ нея? Это — классъ чиновниковъ, совершенно теряющійся въ массѣ городского населенія. А что чиновникамъ дорога непріятна, совершенно понятно: 1) съ проведеніемъ жел. дороги чаще станутъ наѣзжать въ губернію ревизоры изъ С.-Петербурга, а ихъ, извѣстно, не любятъ чиновники, какъ лицъ, нарушающихъ ихъ благополучіе; 2) съ проложеніемъ жел. пути чиновники рискуютъ потерять прогоны, двойныя, тройныя и прочія блага всевозможныхъ командировокъ, такъ какъ ихъ будутъ разсчитывать на проѣздъ по желѣзной дорогѣ, и 3) съ соединеніемъ Астрахани съ остальною Россіею желѣзною дорогою прекратится привиллегированное положеніе губерніи, а съ тѣмъ вмѣстѣ и выгоды чиновнаго мірка, какъ-то: добавочное содержаніе, годовые оклады при пріѣздѣ на службу и т. д., какъ по пунктамъ и по пальцамъ перечислялъ г. Х. Пріемъ ораторскій, къ сожалѣнію, у насъ на Руси не новый, но вполнѣ достойный оратора, его употребившаго, нуждавшагося въ произведеніи извѣстнаго эффекта, хотя бы при этомъ пришлось подѣйствовать на самыя дурныя струнки человѣческой натуры.—Видите-ли, читатели, обвиняются г. Х. чиновники въ неблаговидныхъ побужденіяхъ, въ преслѣдованіи исключительно своихъ мелкихъ личныхъ интересовъ, когда дерзнули выступить противъ проекта г. Х.,—и при этомъ, конечно, разумѣйте, что самъ иниціаторъ, какъ крупный рыбопромышленникъ и собственникъ большихъ рыболовныхъ водъ, хлопоталъ не о своемъ интересѣ, а имѣлъ въ виду лишь общее благо; словомъ, и въ данномъ случаѣ, какъ истый русскій гражданинъ, блисталъ безкорыстіемъ.» Соображеніемъ о полезности для города обзавестись стенографомъ и отдѣльнымъ органомъ, въ которомъ печатались-бы отчеты о засѣданіяхъ думы и произносимыя тамъ рѣчи, г. Першке заканчиваетъ свои «Нѣсколько словъ».

Г. Хлѣбниковъ не оставилъ безъ отвѣта статьи своего оппонента. Въ своемъ отвѣтѣ, озаглавленномъ «Кое-что по поводу желѣзной

сказать лишь нѣсколько словъ о самомъ засѣданіи думы, въ которомъ пришли къ такому рѣшенію».

Серьезнаго обсужденія возбужденнаго вопроса въ собраніи думы, по словамъ г. П., не было. Однимъ изъ гласныхъ дѣйствительно были изложены подробныя свѣдѣнія о грузовомъ движеніи въ низовьяхъ Волги, о грузахъ, какіе могли бы пойти по предполагаемой дорогѣ, о вѣроятной стоимости послѣдней и о мнимой пользѣ, какую она можетъ принести городу и краю; но свѣдѣнія эти пройдены были молчаніемъ. Затѣмъ, все, что говорилось сторонниками дороги, не выходило изъ предѣловъ общихъ фразъ: толковалось о пользѣ желѣзныхъ дорогъ вообще, о пользѣ удобныхъ путей сообщенія, о томъ, что возставать противъ Астраханской дороги равносильно отрицанію науки, просвѣщенія, школы и т. п. Высказано было и то, что не дѣло думы вообще разсуждать: она должна лишь на сдѣланное ей предложеніе отвѣтить *да* или *нѣтъ;* можетъ лишь просить о дорогѣ, а дешево или дорого она обойдется, будетъ-ли она имѣть грузы или нѣтъ, нужна-ли она для города и края,—объ этомъ разсудятъ тѣ, кому о томъ вѣдать надлежитъ. Отмѣчаетъ авторъ особо, какъ пріятный эпизодъ, краткую рѣчь гласнаго С. М. Буткова, которую называетъ «прекрасною и прочувствованною, прекрасною по вѣрной постановкѣ вопроса и по безусловной честности ея». Подведя итоги высказанному *за* и *противъ* дороги, г. Бутковъ (по словамъ автора) пришелъ къ выводу, что, не смотря на дебаты по вопросу въ двухъ засѣданіяхъ думы, не только выгода предпріятія, но и польза его для города остались не выясненными, даже болѣе чѣмъ сомнительными. Ясно стало лишь одно, что дорога обѣщаетъ значительныя выгоды только нѣкоторымъ изъ городскихъ обывателей—крупнымъ торговцамъ и рыбопромышленникамъ. Но дума, напомнилъ гласнымъ г. Бутковъ, является представительницею не однихъ крупныхъ торговцевъ и промышленниковъ, а 60-тысячнаго населенія города, въ которомъ главная масса принадлежитъ къ классамъ небогатымъ, даже бѣднымъ, не могущимъ ожидать отъ дороги никакихъ особыхъ благъ,—напротивъ, по всей вѣроятности, ожидающимъ одно лишь общее вздорожаніе жизни. Поэтому и въ виду неубѣдительности доводовъ въ пользу дороги, г. Бутковъ полагалъ, что было-бы болѣе правильнымъ со стороны городской думы не принимать на себя почина въ этомъ дѣлѣ, предоставляя это всецѣло тѣмъ, кто непосредственно въ немъ заинтересованы.

Далѣе, г. Першке приводитъ содержаніе рѣчи г. Хлѣбникова. Вѣроятно, будучи уязвленъ отзывомъ (приведеннымъ нами выше) г. Х. объ инженерахъ, а также и этою думскою рѣчью, г. П. старается не остаться въ долгу у своего противника. Вотъ его слова: «Не мо-

жемъ не отмѣтить и эпизода уже совершенно другого оттѣнка, притомъ весьма характернаго. Главнымъ ораторомъ въ пользу жел. дороги, конечно, опять явился г. Х. Но на доводы и цифры изъ противнаго, такъ сказать, лагеря г. Х. отвѣчалъ не цифрами и доводами, а безцеремоннымъ (чтобы не сказать больше) глумленіемъ и ироніею по меньшей мѣрѣ не деликатною. На замѣчанія противниковъ своихъ, требовавшихъ добросовѣстнаго обсужденія вопроса, г. Х. сталъ разбирать: кому дорога можетъ быть непріятною. Торговцамъ она безусловно выгодна, рыбопромышленникамъ тоже, рабочимъ не менѣе, такъ какъ, по словамъ г. Х., чѣмъ больше производитъ промышленникъ, тѣмъ больше и дороже онъ платитъ рабочему, и тотъ—благоденствуетъ; словомъ, всѣмъ дорога, повидимому, выгодна и пріятна. Кто же возстаетъ противъ нея? Это — классъ чиновниковъ, совершенно теряющійся въ массѣ городского населенія. А что чиновникамъ дорога непріятна, совершенно понятно: 1) съ проведеніемъ жел. дороги чаще станутъ наѣзжать въ губернію ревизоры изъ С.-Петербурга, а ихъ, извѣстно, не любятъ чиновники, какъ лицъ, нарушающихъ ихъ благополучіе; 2) съ проложеніемъ жел. пути чиновники рискуютъ потерять прогоны, двойныя, тройныя и прочія блага всевозможныхъ командировокъ, такъ какъ ихъ будутъ разсчитывать на проѣздъ по желѣзной дорогѣ, и 3) съ соединеніемъ Астрахани съ остальною Россіею желѣзною дорогою прекратится привиллегированное положеніе губерніи, а съ тѣмъ вмѣстѣ и выгоды чиновнаго мірка, какъ-то: добавочное содержаніе, годовые оклады при пріѣздѣ на службу и т. д., какъ по пунктамъ и по пальцамъ перечислялъ г. Х. Пріемъ ораторскій, къ сожалѣнію, у насъ на Руси не новый, но вполнѣ достойный оратора, его употребившаго, нуждавшагося въ произведеніи извѣстнаго эффекта, хотя бы при этомъ пришлось подѣйствовать на самыя дурныя струнки человѣческой натуры.—Видите-ли, читатели, обвиняются г. Х. чиновники въ неблаговидныхъ побужденіяхъ, въ преслѣдованіи исключительно своихъ мелкихъ личныхъ интересовъ, когда дерзнули выступить противъ проекта г. Х.,—и при этомъ, конечно, разумѣйте, что самъ иниціаторъ, какъ крупный рыбопромышленникъ и собственникъ большихъ рыболовныхъ водъ, хлопоталъ не о своемъ интересѣ, а имѣлъ въ виду лишь общее благо; словомъ, и въ данномъ случаѣ, какъ истый русскій гражданинъ, блисталъ безкорыстіемъ.» Соображеніемъ о полезности для города обзавестись стенографомъ и отдѣльнымъ органомъ, въ которомъ печатались-бы отчеты о засѣданіяхъ думы и произносимыя тамъ рѣчи, г. Першке заканчиваетъ свои «Нѣсколько словъ».

Г. Хлѣбниковъ не оставилъ безъ отвѣта статьи своего оппонента. Въ своемъ отвѣтѣ, озаглавленномъ «Кое-что по поводу желѣзной

сказать лишь нѣсколько словъ о самомъ засѣданіи думы, въ которомъ пришли къ такому рѣшенію».

Серьезнаго обсужденія возбужденнаго вопроса въ собраніи думы, по словамъ г. П., не было. Однимъ изъ гласныхъ дѣйствительно были изложены подробныя свѣдѣнія о грузовомъ движеніи въ низовьяхъ Волги, о грузахъ, какіе могли бы пойти по предполагаемой дорогѣ, о вѣроятной стоимости послѣдней и о мнимой пользѣ, какую она можетъ принести городу и краю; но свѣдѣнія эти пройдены были молчаніемъ. Затѣмъ, все, что говорилось сторонниками дороги, не выходило изъ предѣловъ общихъ фразъ: толковалось о пользѣ желѣзныхъ дорогъ вообще, о пользѣ удобныхъ путей сообщенія, о томъ, что возставать противъ Астраханской дороги равносильно отрицанію науки, просвѣщенія, школы и т. п. Высказано было и то, что не дѣло думы вообще разсуждать: она должна лишь на сдѣланное ей предложеніе отвѣтить *да* или *нѣтъ;* можетъ лишь просить о дорогѣ, а дешево или дорого она обойдется, будетъ-ли она имѣть грузы или нѣтъ, нужна-ли она для города и края,—объ этомъ разсудятъ тѣ, кому о томъ вѣдать надлежитъ. Отмѣчаетъ авторъ особо, какъ пріятный эпизодъ, краткую рѣчь гласнаго С. М. Буткова, которую называетъ «прекрасною и прочувствованною, прекрасною по вѣрной постановкѣ вопроса и по безусловной честности ея». Подведя итоги высказанному *за* и *противъ* дороги, г. Бутковъ (по словамъ автора) пришелъ къ выводу, что, не смотря на дебаты по вопросу въ двухъ засѣданіяхъ думы, не только выгода предпріятія, но и польза его для города остались не выясненными, даже болѣе чѣмъ сомнительными. Ясно стало лишь одно, что дорога обѣщаетъ значительныя выгоды только нѣкоторымъ изъ городскихъ обывателей—крупнымъ торговцамъ и рыбопромышленникамъ. Но дума, напомнилъ гласнымъ г. Бутковъ, является представительницею не однихъ крупныхъ торговцевъ и промышленниковъ, а 60-тысячнаго населенія города, въ которомъ главная масса принадлежитъ къ классамъ небогатымъ, даже бѣднымъ, не могущимъ ожидать отъ дороги никакихъ особыхъ благъ,—напротивъ, по всей вѣроятности, ожидающимъ одно лишь общее вздорожаніе жизни. Поэтому и въ виду неубѣдительности доводовъ въ пользу дороги, г. Бутковъ полагалъ, что было-бы болѣе правильнымъ со стороны городской думы не принимать на себя почина въ этомъ дѣлѣ, предоставляя это всецѣло тѣмъ, кто непосредственно въ немъ заинтересованы.

Далѣе, г. Першке приводитъ содержаніе рѣчи г. Хлѣбникова. Вѣроятно, будучи уязвленъ отзывомъ (приведеннымъ нами выше) г. Х. объ инженерахъ, а также и этою думскою рѣчью, г. П. старается не остаться въ долгу у своего противника. Вотъ его слова: «Не мо-

жемъ не отмѣтить и эпизода уже совершенно другого оттѣнка, притомъ весьма характернаго. Главнымъ ораторомъ въ пользу жел. дороги, конечно, опять явился г. Х. Но на доводы и цифры изъ противнаго, такъ сказать, лагеря г. Х. отвѣчалъ не цифрами и доводами, а безцеремоннымъ (чтобы не сказать больше) глумленіемъ и ироніею по меньшей мѣрѣ не деликатною. На замѣчанія противниковъ своихъ, требовавшихъ добросовѣстнаго обсужденія вопроса, г. Х. сталъ разбирать: кому дорога можетъ быть непріятною. Торговцамъ она безусловно выгодна, рыбопромышленникамъ тоже, рабочимъ не менѣе, такъ какъ, по словамъ г. Х., чѣмъ больше производитъ промышленникъ, тѣмъ больше и дороже онъ платитъ рабочему, и тотъ—благоденствуетъ; словомъ, всѣмъ дорога, повидимому, выгодна и пріятна. Кто же возстаетъ противъ нея? Это — классъ чиновниковъ, совершенно теряющійся въ массѣ городского населенія. А что чиновникамъ дорога непріятна, совершенно понятно: 1) съ проведеніемъ жел. дороги чаще станутъ наѣзжать въ губернію ревизоры изъ С.-Петербурга, а ихъ, извѣстно, не любятъ чиновники, какъ лицъ, нарушающихъ ихъ благополучіе; 2) съ проложеніемъ жел. пути чиновники рискуютъ потерять прогоны, двойныя, тройныя и прочія блага всевозможныхъ командировокъ, такъ какъ ихъ будутъ разсчитывать на проѣздъ по желѣзной дорогѣ, и 3) съ соединеніемъ Астрахани съ остальною Россіею желѣзною дорогою прекратится привиллегированное положеніе губерніи, а съ тѣмъ вмѣстѣ и выгоды чиновнаго мірка, какъ-то: добавочное содержаніе, годовые оклады при пріѣздѣ на службу и т. д., какъ по пунктамъ и по пальцамъ перечислялъ г. Х. Пріемъ ораторскій, къ сожалѣнію, у насъ на Руси не новый, но вполнѣ достойный оратора, его употребившаго, нуждавшагося въ произведеніи извѣстнаго эффекта, хотя бы при этомъ пришлось подѣйствовать на самыя дурныя струнки человѣческой натуры.—Видите-ли, читатели, обвиняются г. Х. чиновники въ неблаговидныхъ побужденіяхъ, въ преслѣдованіи исключительно своихъ мелкихъ личныхъ интересовъ, когда дерзнули выступить противъ проекта г. Х.,—и при этомъ, конечно, разумѣйте, что самъ иниціаторъ, какъ крупный рыбопромышленникъ и собственникъ большихъ рыболовныхъ водъ, хлопоталъ не о своемъ интересѣ, а имѣлъ въ виду лишь общее благо; словомъ, и въ данномъ случаѣ, какъ истый русскій гражданинъ, блисталъ безкорыстіемъ.» Соображеніемъ о полезности для города обзавестись стенографомъ и отдѣльнымъ органомъ, въ которомъ печатались-бы отчеты о засѣданіяхъ думы и произносимыя тамъ рѣчи, г. Першке заканчиваетъ свои «Нѣсколько словъ».

Г. Хлѣбниковъ не оставилъ безъ отвѣта статьи своего оппонента. Въ своемъ отвѣтѣ, озаглавленномъ «Кое-что по поводу желѣзной

дороги изъ Астрахани въ Царицынъ», помѣщенномъ въ № 25 «Листка» 1882 г., г. Х. прежде всего заявляетъ, что, будучи горячимъ сторонникомъ проектируемой желѣзной дороги, онъ «не можетъ пройти молчаніемъ цифровыхъ данныхъ, приводимыхъ лицами, пишущими замѣтки по поводу этой дороги». Останавливаясь затѣмъ на словахъ г. П., что ближе къ истинѣ цифра 12 милл. рыбнаго груза, вывозимаго изъ Астраханской губерніи, а не 18 милл., какъ высчитано г. Х., онъ, г. Х., возражаетъ, что, напротивъ, многіе полагаютъ, что послѣдняя цифра (18 мил.) еще мала, «и только людей, не знающихъ предмета, о которомъ они говорятъ, можетъ привести въ заблужденіе цифра 250 мил. ежегоднаго улова сельди»,—свѣдущіе же люди знаютъ, что избранныя въ іюлѣ 1881 г., по распоряженію комитета рыбныхъ и тюленьихъ промысловъ, двѣ комиссіи для составленія частной статистики сельдяного улова 1881 г., а также и рыбное управленіе представили въ комитетъ въ ноябрѣ того же года списки улова, и всѣ они показали, что и при маломъ уловѣ сельди, въ общей сложности (за исключеніемъ мелкихъ промышленниковъ, счесть посолъ у которыхъ не представилось возможнымъ) уловъ сельди 1881 г. былъ 240 мил. рыбъ. Если же включить пропущенныхъ мелкихъ приготовителей, по малому улову, то окажется, что цифра улова сельди была около 250 мил. *Это—фактъ,* послѣ котораго едвали кто-нибудь могъ предположить, что цифра улова сельди, показанная въ 250 мил., *увеличена* на 100 мил. Тоже можно сказать о воблѣ, цифра которой также вѣрна, какъ и сельди.

Заговоривъ о цифрѣ, г. Х. заявляетъ далѣе, что онъ «не можетъ отказать себѣ въ удовольствіи сообщить болѣе подробныя цифровыя свѣдѣнія и о перевозочныхъ средствахъ Каспійскаго моря, къ навигаціи 1882 г., имѣющихъ безспорно-первенствующее значеніе въ опредѣленіи транзита чрезъ Астрахань, а слѣдовательно матеріалѣ къ заключенію и выводу не ошибочному, а болѣе дѣйствительному, о количествѣ товаровъ, которые могутъ быть отправляемы по желѣзному пути». По свѣдѣніямъ г. Х., колесныхъ пароходовъ 7, паровыхъ шхунъ 44, парусныхъ шхунъ трехъ и двухъ мачтовыхъ 350, парусныхъ одномачтовыхъ шхунъ и большихъ косовыхъ 300, парусныхъ мелкахъ косовыхъ 378. Беря затѣмъ наименьшую среднюю вмѣстимость судовъ и среднее количество дѣлаемыхъ ими рейсовъ, г. Х. высчитываетъ, что вся эта флотилія въ продолженіе навигаціи можетъ перевезти 77 мил. п. груза. Отсюда легко придти къ выводу и о количествѣ товаровъ, привозимыхъ изъ Каспійскихъ портовъ въ Астрахань для потребленія и провозимыхъ чрезъ нее транзитомъ. Сколько изъ всей массы товаровъ пойдетъ далѣе по водѣ и сколько направится по предполагаемой желѣзной дорогѣ,—это будетъ

зависѣть: отъ цѣнности товаровъ, отъ времени доставки ихъ къ Астрахани, отъ мѣстъ, къ какимъ товары будутъ назначаться, и отъ желанія отправителей дать оборотъ затраченному капиталу въ товарѣ— быстрый или медленный. Во всякомъ случаѣ, говоритъ г. Х., свѣдѣнія эти отнимутъ желаніе утверждать, что транзитъ изъ всѣхъ Каспійскихъ портовъ достигаетъ цифры не слишкомъ большой, изъ которой на долю жел. дороги можетъ достаться незначительная часть.

Въ заключеніе своей статьи г. Х. выражаетъ желаніе сказать нѣсколько словъ о засѣданіи городской думы 19 января, въ которомъ обсуждался вопросъ о желѣзной дорогѣ изъ Царицына въ Астрахань. «Мы не можемъ сказать (пишетъ г. Х.), почему заявленіе одного изъ гласныхъ думы съ подробнымъ объясненіемъ: *стоимости предполагаемой дороги въ 30 милл. рублей, расхода на эксплоатацію по 8 тыс. руб. на версту или 4 милл. руб. на 500 верстъ (въ годъ), ничтожность товарнаго движенія по предполагаемой дорогѣ и, наконецъ, упадокъ съ проведеніемъ дороги многихъ мѣстныхъ производствъ, какъ напр., бондарнаго и другихъ и т. д.,* не были удостоены должнаго вниманія засѣданія думы, состоящаго изъ 40 гласныхъ. Но знаемъ, что рѣчь гласнаго С. М. Буткова никакъ не доказала собранію выгодности проведенія дороги для однихъ промышленниковъ, въ смыслѣ крупнаго производства; потому, что это противно истинѣ экономической науки и практическому знанію послѣдствій отъ проведенія дорогъ. Всѣ, говорящіе о томъ, что желѣзныя дороги, банки, телеграфы и прочія услуги промышленности и торговлѣ полезны однимъ крупнымъ производителямъ, въ наше время не имѣютъ слушателей. Опыты всѣхъ странъ доказали, что эти услуги убиваютъ монополію, порождая мелкую производительность; и если гласный С. М. Бутковъ подъ словомъ промышленниковъ разумѣлъ всѣхъ, занимающихся какимъ-либо промысломъ, и ихъ помощниковъ, т. е. почти всѣхъ жителей города, то, вѣроятно, всѣ бы гласные легко убѣдились въ вѣрности его выводовъ. Хорошо помнимъ, что другой гласный И. Г. Сергѣевъ сказалъ: «желѣзная дорога для городского населенія полезна и необходима, такъ какъ населеніе города, и такого, какъ Астрахань,—промышленно-торговаго, состоитъ преимущественно изъ производителей, ихъ служащихъ и рабочихъ, проведеніе дороги выгодно первымъ, а еще болѣе послѣднимъ, потому что дорога увеличитъ производство, а слѣдовательно и еще большій родитъ спросъ на трудъ и услугу. Это—экономическій законъ. Она можетъ быть только невыгодною мнѣ и мнѣ подобнымъ, не производящимъ ничего, но это наша вина, если мы ничего не производимъ,— и еслибъ пришлось въ этой невыгодѣ мнѣ снять и отдать послѣдній сюртукъ, то я тѣмъ не менѣе, въ интересахъ большей ча-

сти населенія г. Астрахани, долженъ подать свой голосъ за ходатайство о проведеніи желѣзной дороги изъ Царицына въ Астрахань, какъ полезной для города и края». Къ этому я прибавилъ: едва-ли основательны опасенія лицъ за потерю отъ проведенія дороги для домашней ихъ экономіи, такъ какъ предметы вывоза: рыба, фрукты, овощи поднимутся въ цѣнѣ и дай Богъ: это производителямъ-Астраханцамъ будетъ выгодно, всѣ же привозимые продукты и товары: хлѣбъ, сахаръ, чай, табакъ, вино, всѣ мануфактурные, бакалейные и иные предметы подешевѣютъ въ цѣнѣ; слѣдовательно, въ обыденной жизни одни предметы подорожаютъ, а другіе подешевѣютъ, такъ что разности, въ общей сложности, въ домашнемъ хозяйствѣ для жителей города не будетъ никакой.—Затѣмъ городская дума постановила: ходатайствовать предъ Правительствомъ о проведеніи желѣзной дороги отъ Царицына до Форпоста, выразивъ при этомъ желаніе городского управленія и о проведеніи моста отъ Форпоста до города. Но во всякомъ случаѣ (прибавляетъ отъ себя г. Х.), если бы устройство постояннаго моста не было принято, то, само собою разумѣется, будущее городское управленіе само позаботится, на счетъ городскихъ средствъ, устроить плашкоутный мостъ отъ Форпоста до города, разводимый для свободнаго прохода судовъ, который, при отсутствіи ледохода въ Астрахани, едва-ли составитъ большую издержку».

Настоящею статьею закончилась полемика между Л. Л. Першке и Х. Н. Хлѣбниковымъ по вопросу о проведеніи желѣзной дороги отъ Царицына до Форпоста *).

II.

Новая желѣзнодорожная комбинація.

Въ началѣ 1891 года состоялось предварительное соглашеніе между Министерствомъ Финансовъ и Путей Сообщенія и правленіемъ общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги, на основаніи котораго правленіе указаннаго общества принимаетъ на себя эксплоатацію сосѣдней Козлово-Саратовской дороги при полномъ сліяніи отчетности обѣихъ дорогъ и возвышающейся изъ года въ годъ уплатѣ арендной суммы Правительству. Общество Рязанско-Козловско-Сара-

*) «1882 г. 12 августа г. Министръ Путей Сообщенія увѣдомилъ, что не признаетъ возможнымъ дать ходъ ходатайству думы объ устройствѣ желѣзной дороги отъ Астрахани до Царицына, въ виду неотложности устройства другихъ дорогъ.» (*А. Штылько.* Астраханская хроника. Астрахань. 1898. Стран. 72).

товской дороги преобразовывается въ общество юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ и принимаетъ на себя обязательство постройки желѣзнодорожной линіи изъ Саратова черезъ Волгу въ Уральскъ и изъ Тамбова черезъ Балашовъ въ Камышинъ на Волгѣ, параллельно съ линіей общества Грязе-Царицынской дороги. Правленіе предпринимаетъ цѣлый рядъ экстренныхъ мѣръ для усиленія грузоваго движенія какъ по Саратовско-Козловско-Рязанской главной линіи дороги, такъ и по новостроимой линіи Камышинъ-Балашовъ-Тамбовъ, причемъ имѣется главнѣйшимъ образомъ въ виду привлеченіе на линію Бакинскихъ нефтяныхъ транспортовъ, перевозимыхъ до сихъ поръ почти исключительно по Грязе-Царицынской желѣзной дорогѣ. Для указанной цѣли правленіе общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги учреждаетъ особое предпріятіе пароходства по Каспійскому морю и по Волгѣ, которое будетъ перевозить нефтяные грузы изъ Баку въ Камышинъ и Саратовъ по удешевленному тарифу при условіи дальнѣйшей перевозки груза по линіямъ общества юго-восточныхъ дорогъ. Предпріятіе пароходства не будетъ составлять отдѣльнаго акціонернаго общества, а будетъ создано на облигаціонный капиталъ желѣзной дороги, принявшей на себя, сверхъ того, обязательство устройства особой нефтяной гавани какъ въ Саратовѣ, такъ и въ Камышинѣ.

По этому поводу какъ Саратовскія газеты, такъ и столичныя успѣли уже высказаться. «Саратовскій Листокъ», напримѣръ, говоритъ:

Непререкаемая истина, что параллельныя желѣзныя дороги, идущія отъ главной товарной базы, какова въ данномъ случаѣ Волга, мѣшаютъ одна другой, а тамъ, гдѣ онѣ близко сходятся, только взаимно подрываютъ одна другую, совершенно безполезно для промежуточныхъ мѣстностей. Прямое разстояніе отъ Борисоглѣбска на Грязе-Царицынской дорогѣ до Ртищева на Козлово-Саратовской—140 верстъ, а между станціею Бурнакомъ на первой и Кирсановымъ на второй—только 100 верстъ. Линія отъ Камышина на Разсказово и Тамбовъ раздѣлитъ эти разстоянія приблизительно пополамъ и будетъ подрывать обѣ теперь существующія дороги; но она болѣе будетъ подрывать Козлово-Саратовскую дорогу, потому что упадетъ въ нее около Тамбова, слѣдовательно будетъ доставлять волжскіе грузы въ одинъ и тотъ же пунктъ.

Для чего же это? спрашиваетъ авторъ статьи г. Острожниковъ и продолжаетъ:

«Для подкрѣпленія доходности арендуемой линіи резонно построить хотя-бы узкоколейную отъ Саратова на Уральскъ. Кромѣ превосходной рыбы и каменной соли, богатыя приуральскія мѣстности и весь путь плодоноснѣйшими частями Самарской губерніи могутъ дать Саратовско-Козловской дорогѣ множество грузовъ и, при помощи собственной флотиліи общества [illegible] линію одною изъ доходнѣй-

Центральная Военно-Морская Библиотека РКВМФ СССР

шихъ, но строить дорогу отъ Камышина до Тамбова, когда уже къ этому пункту есть другой путь отъ Волги — невѣроятнѣйшая мистификація».

Далѣе г. Острожниковъ догадывается, что цѣли эти не совсѣмъ совпадаютъ съ интересами Козлово-Саратовской дороги, которую желаютъ арендовать.

Если осуществится линія Камышинъ-Тамбовъ, то прикаспійскимъ товарамъ придется разгружаться на 217 верстъ впереди Саратова. Такимъ образомъ общество, пріобрѣтя всѣ Волго-каспійскіе грузы, постарается какъ нибудь отдѣлаться потомъ отъ временно арендуемой Саратовско-Козловской. Это несомнѣнно, говоритъ авторъ. Далѣе. Названная дорога уже въ рукахъ казны, Грязе-Царицынская готовится перейти. Что же будетъ съ постройкой новой линіи частнаго общества? Онѣ обездоходятся.

Но радіусъ замысла общества юго-восточныхъ дорогъ можетъ оказаться несравненно обширнѣе. По первоначальному плану сѣти желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, выработанному желѣзнодорожнымъ комитетомъ, предполагалась линія отъ Камышина къ Элтону 139 верстъ и отъ Элтона къ Астрахани — 385—общаго протяженія 524 версты. Что если это предположеніе современемъ осуществится въ рукахъ компаніи юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ? Тогда между Астраханью и Москвой окажется 1,376 в. непрерывнаго рельсоваго пути, изъ котораго только 68 верстъ (отъ Тамбова до Козлова) будутъ принадлежать казнѣ и 186 вер. (отъ Рязани до Москвы) другой дружественной компаніи; остальное протяженіе составитъ собственность хозяевъ замышляемаго предпріятія. Непрерывный рельсовый путь отъ Астрахани до Петербурга, отъ моря Каспійскаго до моря Балтійскаго, протяженіемъ въ 1,985 верстъ, изъ которыхъ 1,122 будутъ находиться въ рукахъ одной могущественной компаніи,—это такія величины, которыя захватываютъ интересы огромнаго радіуса и надъ которыми по справедливости слѣдуетъ подумать. Эта линія должна притягивать къ себѣ товары закаспійскіе и прикаспійскіе, товары нижняго Поволжья, элтонскую соль и промежуточные хлѣбные грузы. Отъ нея жестоко пострадаютъ дороги Грязе-Царицынская и Саратовско-Козловская; потерпитъ Баскунчакъ и отчасти волжское судоходство, у котораго будетъ вырвана значительная часть грузовъ. Наиболѣе пострадаютъ Саратовское земство и городъ Саратовъ, потому что потеряютъ надежду на избавленіе себя отъ тягостной ренты по желѣзной дорогѣ, а городъ, сверхъ того, и на урегулированіе своей погибающей пристани. Центръ тяжести всей поволжской торговли передвинется въ Камышинъ, незначительный по своему положенію въ степной мѣстности, съ уѣздомъ на половину безплоднымъ.

По этому, продолжаетъ авторъ, городу Саратову и Саратовскому земству нѣтъ резона ходатайствовать объ осуществленіи предложенной комбинаціи по арендѣ Козлово-Саратовской дороги въ томъ видѣ, въ какомъ эта комбинація сдѣлалась извѣстной. Въ этомъ случаѣ они могутъ ходатайствовать развѣ только о спасеніи себя отъ погибели, вовсе устранивъ злополучную аренду.

Наконецъ, если впослѣдствіи будетъ признано полезнымъ соединить Астрахань съ желѣзнодорожною сѣтью, то послѣ прочнаго устройства Саратовской пристани почему Правительству непосредственно не осуществить этого грандіознаго предпріятія, *соединивъ Астрахань черезъ Элтонъ съ Саратовомъ*? Разница разстояній противъ Камышина не будетъ превышать 90 верстъ, но за то эта линія пройдетъ хлѣбородною частью Царевскаго и богатѣйшими мѣстностями Новоузенскаго уѣздовъ.

Такъ отстаиваетъ г. Острожниковъ интересы Саратова. Какъ бы то ни было, но кажется, что Астрахань наканунѣ соединенія рельсовымъ путемъ съ центромъ Россіи, такъ какъ проектъ горячо обсуждается всюду, и юго-восточное общество желѣзныхъ дорогъ взялось за него горячо и умѣло. («Астрах. Справ. Листокъ» 1891 г. 8 марта № 54).

III.

Къ вопросу о Рязанско-Уральской желѣзной дорогѣ.

«Новостямъ» телеграфируютъ:

1) Изъ Саратова:

«Въ бывшемъ здѣсь соединенномъ собраніи представителей администраціи, земства и города высказывались опасенія, что съ переходомъ Саратовской дороги въ частное общество, гарантія, платимая земствомъ, никогда не будетъ сложена съ губерніи. Въ собраніи губернскихъ гласныхъ было мало. Тревожимся, чѣмъ все это кончится. Все работающее, думающее, дѣловое — за новый проектъ, подающій большія надежды на улучшеніе нашего положенія. Здѣсь дожидаются разрѣшенія отправиться съ ходатайствомъ о сооруженіи дороги черезъ Балашовъ въ Камышинъ депутаціи изъ Камышина, Николаевской слободы, Балашова».

2) Изъ Камышина:

«Въ Саратовѣ есть партія, не сочувствующая проведенію желѣзной дороги отъ одной изъ станцій казенной Саратовской дороги черезъ Балашовъ въ Камышинъ Бороться противъ природы немыслимо.

Саратовъ, вслѣдствіе недоступности пристани, къ общему сожалѣнію, потерялъ значеніе. Нужно радоваться новымъ предположеніямъ продлить дорогу черезъ Волгу къ Уральску, что дастъ новую жизнь Саратову и Саратовской дорогѣ. Странно противодѣйствіе саратовцевъ постройкѣ Камышинской дороги, тогда какъ право за Камышиномъ большое и давнее, тѣмъ болѣе, что новыхъ обязательствъ на земство наложено не будетъ, положеніе же губерніи значительно улучшится. Еще до проведенія Саратовской дороги была намѣчена желѣзная дорога на Камышинъ изъ Борисоглѣбска. Осуществить ее помѣшало избраніе Саратова, какъ крупнѣйшаго въ то время торговаго пункта; такимъ образомъ, не смотря на всѣ природныя условія, Камышинъ былъ принесенъ въ жертву. Не вѣримъ, что и нынѣ намъ грозитъ не получить необходимой для края дороги. Предполагаемая линія прорѣзываетъ лучшія пространства Саратовской губерніи, населеніе котораго своею извѣстною производительностью и промышленностью можетъ оправдать заботливость о краѣ, обойденномъ донынѣ желѣзными дорогами въ ущербъ населенію и сѣти желѣзныхъ дорогъ». («Астрах. Справ. Листокъ» 1891 г. 9 марта № 55).

IV.

Къ вопросу о постройкѣ Разсказово-Камышинской желѣзной дороги.

Въ Царицынскую городскую управу подано заявленіе гл. С. С. Трескинскаго слѣдующаго содержанія: «10-го числа с. м. я имѣлъ случай присутствовать въ Саратовѣ на совѣщаніи гг. гласныхъ земства и города, также и представителей Саратовской биржи и купечества, подъ предсѣдательствомъ губернскаго предводителя дворянства, по поводу аренды обществомъ Рязанско-Козловской дороги казенной Саратовской желѣзной дороги, гдѣ выяснилось слѣдующее: Рязанско-Козловская дорога беретъ въ аренду казенную Козловско-Саратовскую дорогу за извѣстную плату и выговариваетъ себѣ право провести новую линію желѣзной дороги отъ ст. Разсказово, что около Тамбова, черезъ Балашовъ на Камышинъ, и затѣмъ далѣе съ луговой стороны р. Волги на Уральскъ, съ выходомъ на Волгу противъ Саратова или Камышина, захватя Элтонъ. Причемъ для привлеченія грузовъ Астраханскихъ и Каспійскаго моря къ Камышинской дорогѣ Рязанско-Козловское общество устраиваетъ въ Каспійскомъ морѣ и по Волгѣ свою флотилію, гарантированную Правительствомъ.

Къ разрѣшенію такого вопроса въ смыслѣ утвердительномъ, какъ видно, со стороны Правительства нѣтъ препятствій, и нужно только согласіе земства, платящаго ренту казнѣ за Тамбово-Саратовскую дорогу; согласіе это должно быть высказано губернскимъ земскимъ собраніемъ, которое и было экстренно созываемо на десятое марта, но за неприбытіемъ должнаго числа гласныхъ, по случаю распутицы, не состоялось и отложено на второе апрѣля.

Представитель Козлово-Рязанской дороги г. Лапшинскій, желающій побудить заинтересованные уѣзды и г. Саратовъ къ болѣе быстрому рѣшенію этого вопроса, указалъ, какъ на конкурента предпріятію Рязано-Козловской дороги, на проектъ общества Грязе-Царицынской, представленный на усмотрѣніе Правительства. Въ проектѣ этомъ, прочитанномъ на собраніи, общество Грязе-Царицынской дороги высказываетъ протестъ противъ проведенія желѣзной дороги на Камышинъ, какъ на линію, идущую въ близкомъ разстояніи параллельно Царицынской, и въ явный подрывъ въ перевозкѣ ея низовыхъ грузовъ и соли Баскунчакской; предлагаетъ съ своей стороны взять въ аренду Саратовскую дорогу, устроить къ ней подъѣздные пути, но ни въ какомъ случаѣ не выводить новой линіи къ Волгѣ и, кромѣ того, принимаетъ на себя немедленную постройку Тихорѣцкой желѣзной дороги отъ Царицына къ Новороссійску, а также питательныхъ вѣтвей къ Царицынской дорогѣ и дороги на Уралъ, по усмотрѣнію Правительства, отъ Царицына или Саратова.

Изъ преній собранія и поспѣшности въ дѣйствіяхъ Рязанско-Козловскаго общества очевидно явствуетъ, что мы стоимъ наканунѣ рѣшенія столь важнаго вопроса, грозящаго окончательнымъ раззореніемъ нашего города, отъ котораго, какъ мнѣ извѣстно, до настоящаго времени не проявлено никакого протеста противъ угрожающаго несчастья, а потому я, какъ обыватель города и гласный Царицынской думы, счелъ себя обязаннымъ доложить о всемъ вышесказанномъ городской управѣ на тотъ предметъ, что не найдетъ ли она нужнымъ собрать экстренное собраніе думы для немедленнаго рѣшенія вопроса о немедленномъ же протестѣ отъ города противъ проекта Рязанско-Козловской дороги, а также о формѣ этого протеста». «В.-Д. Листокъ». («Астрах. Справ. Листокъ» 1891 г. 20 марта № 64).

По вопросу о проектѣ Рязанско-Уральской желѣзной дороги состоялось въ Саратовѣ 2 апрѣля частное совѣщаніе губернскихъ гласныхъ, подъ предсѣдательствомъ кн. Л. Л. Голицына. Была прочитана, между прочимъ, докладная записка правленія общества Грязе-Царицынской желѣзной дороги по вопросу о сооруженіи желѣзно-дорожныхъ

путей въ районѣ Грязе-Царицынской желѣзной дороги, сущность которой заключается въ слѣдующемъ.

По мнѣнію правленія, если бы созданіе новой пристани съ устройствомъ по ней складовъ могло увеличить количество поступающихъ съ Волги и Каспія грузовъ, или если бы существующія уже въ Саратовѣ, Сызрани и Царицынѣ пристани оказались недостаточными и не были бы въ состояніи принимать весь предлагаемый имъ грузъ, то могла бы явиться естественная потребность въ созданіи новой пристани въ недалекомъ отъ нихъ разстояніи. Но изъ указанныхъ трехъ пристаней, какъ показываетъ статистика, развивается одинъ только Царицынъ; Саратовъ же и Сызрань, не смотря на предпринимаемыя Правительствомъ мѣры къ ихъ развитію, остаются почти бездѣйствующими, а потому устройство новой пристани въ Камышинѣ явится несомнѣнно излишнимъ; что если къ Камышину и будутъ привлекаться грузы, то это привлеченіе будетъ безусловно искусственное и отниметъ грузы отъ другихъ пристаней, главнымъ образомъ, отъ Царицына; слѣдовательно, доходности Царицынской дороги, въ которой заинтересовано Правительство, будетъ нанесенъ ущербъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ пострадаютъ интересы торговыхъ фирмъ и лицъ, устроившихъ въ Царицынѣ рыбные, хлѣбные и керосиновые склады. Далѣе, правленіе доказываетъ, что проектируемое обществомъ Рязанско-Козловской дороги пароходное и баржевое предпріятіе по Волгѣ и Каспію въ конечномъ результатѣ составитъ монополію и нанесетъ явный ущербъ всѣмъ существующимъ пароходнымъ компаніямъ и владѣльцамъ судовъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ и всей торговлѣ на Волгѣ, такъ какъ, сдѣлавшись единственнымъ распорядителемъ всего торговаго движенія на этой рѣкѣ, общество Рязанско-Козловской дороги будетъ направлять это движеніе преимущественно къ тѣмъ пристанямъ, съ которыхъ грузы будутъ поступать на ея дороги.

Не отрицая выгодности предпріятія Рязанско-Козловской желѣзной дороги для нея самой, правленіе Грязе-Царицынской, во избѣжаніе окончательнаго обездоленія этой послѣдней дороги, предлагаетъ Правительству взамѣнъ того слѣдующія комбинаціи: 1) Предоставить Рязанско-Козловской дорогѣ эксплоатацію Козлово-Саратовской, Саратово-Уральской дорогъ и Разсказово-Балашовскаго подъѣзднаго пути; обществу же Грязе-Царицынской дороги разрѣшить постройку и эксплоатацію Царицынско-Тихорѣцкой линіи и подъѣздныхъ путей: Балашовъ-Поворино, Уварово-Волконская, Поворино, Новохоперскъ-Бутурлиновка, Бурнакъ-Архангельское и отъ станціи Себряново къ верховьямъ Медвѣдицы, съ присоединеніемъ къ Грязе-Царицынской дорогѣ Орлово-Грязской дороги, если Правительство найдетъ это полезнымъ.—2) Если общество Рязанско-Козловской желѣзной дороги

не найдетъ возможнымъ принять вышепредлагаемую комбинацію, то оставить Рязанско-Козловскую дорогу въ настоящемъ ея положеніи; изъ дорогъ-же Козлово-Саратовской, Саратовско-Уральской и Грязе-Царицынской съ подъѣздными путями отъ Баланды къ одной изъ станцій Козлово-Саратовской дороги, отъ Сосновки черезъ Балашовъ до Поворина, отъ Уварово къ Волконской, отъ Поворина черезъ Новохоперскъ къ Бутурлиновкѣ, отъ Бурнака къ Архангельскому и отъ Себрянова къ верховьямъ Медвѣдицы—образовать общество юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ съ присоединеніемъ и Орловско-Грязской дороги, если то будетъ признано полезнымъ.—3) Выкупить Рязанско-Козловскую желѣзную дорогу и передать ея эксплоатацію обществу юго-восточныхъ дорогъ.

Что касается распредѣленія доходности проектируемаго общества юго-восточныхъ дорогъ, то таковая могла бы выразиться въ слѣдующемъ видѣ:

I. При осуществленіи первой комбинаціи: 1) Прежде всего отчисляются въ уплату Правительству проц. по облигаціямъ Грязе-Царицынской и Орлово-Грязской дорогъ; 2) проц. по облигаціямъ; 3) въ дивидентъ акціонерамъ Грязе-Царицынской жел. дороги 1.800,000 руб. Излишекъ сверхъ этихъ суммъ дѣлится такъ: $^3/_4$ Правительству въ уплату долговъ по гарантіи облигацій Грязе-Царицынской и Орлово-Грязской дорогъ и $^1/_4$ акціонерамъ.

II. При передачѣ эксплоатаціи Козлово-Саратовской дороги вновь образуемому обществу юго-восточныхъ дорогъ: 1) Правительство получаетъ проц. по облигаціямъ Грязе-Царицынской и Орлово-Грязской дорогъ; 2) проц. по облигаціямъ новыхъ линій; 3) За Козлово-Саратовскую линію 1.300,000 рублей; 4) въ дивидентъ по акціямъ 1.800,000 руб.

Излишекъ чистаго дохода сверхъ этихъ суммъ дѣлится, какъ и въ первомъ предположеніи, на двѣ части, изъ коихъ первая, составляющая $^3/_4$ излишка, поступаетъ Правительству на образованіе дополнительныхъ приплатъ за Козлово-Саратовскую дорогу до тѣхъ поръ, пока доплаты эти не составятъ 2 милл. руб., послѣ чего эта часть обращается на покрытіе долговъ по облигаціямъ Грязе-Царицынской и Орлово-Грязской дорогъ; остальная $^1/_4$ излишка поступаетъ въ доходъ акціонерамъ. «С. Дневникъ». («Астр. Справ. Листокъ» 1891 г. 20 марта № 64).

V.

Совѣщаніе по вопросу о проведеніи Покровско-Уральской желѣзной дороги.

Проектъ Рязанско-Козловскаго общества желѣзной дороги, съ которымъ мы послѣдовательно знакомили нашихъ читателей, такъ близко касается интересовъ Астраханской губерніи, что мы позволяемъ себѣ заносить въ «лѣтопись» всѣ даже мелкія свѣдѣнія относительно проекта.

Въ среду, 13 марта, состоялось частное совѣщаніе представителя Рязанско-Козловской дороги г. Лашпинскаго съ нѣкоторыми коммерсантами слободы Покровской, что противъ Саратова, по вопросу о проведеніи акціонернымъ обществомъ Рязанско-Козловской дороги вѣтви отъ Покровска на Уральскъ. Г. Лашпинскій выяснилъ цѣль собранія, вкратцѣ изложилъ проектъ предполагаемой Уральско-Покровской желѣзной дороги, послѣ чего начались оживленныя пренія. Покровцы, по словамъ Саратовскихъ газетъ, высказали полное сочувствіе проекту. Между прочимъ, на совѣщаніи постановлено, что желательно было бы имѣть элеваторы въ сл. Покровской, Гофенталѣ, Новоузенскѣ и Уральскѣ; кромѣ того для склада хлѣба построить нѣсколько особыхъ, приспособленныхъ помѣщеній въ колоніи Вейденфельдъ (въ 60 верст. отъ слободы, по Новоуз. тракту), Новоузенскѣ и Узеняхъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1891 г. 22 марта № 66).

VI.

Къ проекту общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги.

На дняхъ представлялась г.г. Министрамъ Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ особая депутація отъ Камышинскаго земства, прибывшая въ Петербургъ съ цѣлью исходатайствованія проведенія линіи Разсказово-Балашовъ-Камышинъ, проектируемой обществомъ Рязанско-Козловской желѣзной дороги. Депутація представлялась и г. Государственному Контролеру.

Въ особой докладной запискѣ, которая должна разъяснить суть дѣла, послужившаго поводомъ къ возбужденію указаннаго ходатайства, депутація Камышинскаго земства указываетъ, что по сбору гарантій

за Тамбово-Саратовскую желѣзную дорогу въ 1889 году общая сумма въ 150,000 руб. была распредѣлена слѣдующимъ образомъ: Аткарскій уѣздъ 41,000 руб., Балашовскій уѣздъ 40,000 руб., Камышинскій—5000 руб., Саратовскій—32,000 руб., Сердобскій—21,000 руб., Хвалынскій—3000 руб., Вольскій—2000 руб., Кузнецкій и Царицынскій уѣзды—ничего. Такимъ образомъ, Балашовскій и Камышинскій уѣзды, а отчасти и Аткарскій уѣздъ въ южной его части, платятъ въ общемъ итогѣ 87,000 руб., или 58 проц. всей гарантіи, такъ что, если земства этихъ же уѣздовъ поддерживаютъ вопросъ о постройкѣ новой желѣзнодорожной линіи, прорѣзывающей названные три уѣзда, то это никакъ не можетъ быть вызвано узкими партійными соображеніями. («Астрах. Справ. Листокъ» 1891 г. 2 апрѣля № 74).

VII.

По вопросу о переходѣ Козлово-Саратовской жел. дороги къ обществу Рязанско-Козловской жел. дороги.

Окончательное рѣшеніе вопроса о переходѣ казенной Козлово-Саратовской дороги въ эксплоатацію акціонернаго общества Козлово-Рязанской дороги должно состояться въ концѣ осени. («Астрах. Справ. Листокъ» 1891 г. 27 іюля № 164).

VIII.

Петровская желѣзная дорога.

Необходимость сооруженія Владикавказо-Петровской линіи выяснилась еще въ 1873 году, при обсужденіи въ Комитетѣ Министровъ вопроса о сѣти новыхъ желѣзныхъ дорогъ на Кавказѣ и за Кавказомъ. Съ тѣхъ поръ установился взглядъ, что означенный путь свяжетъ нашу желѣзнодорожную сѣть съ незамерзающимъ въ теченіе цѣлаго года Петровскимъ портомъ, и потому, кромѣ своего важнаго стратегическаго значенія, окажетъ особенное вліяніе на облегченіе нашихъ торговыхъ сношеній съ Персіею и Среднею Азіею и на удешевленіе доставки нашихъ произведеній на рынки названныхъ странъ.

Возникшій въ 1885 г. вопросъ о способѣ осуществленія Петровской линіи разрѣшенъ въ настоящее время чрезъ передачу ея сооруженія и эксплоатаціи обществу Владикавказской желѣзной дороги.

Означенное общество, при условіи отдаленія выкупа Правительствомъ его акцій до 31 декабря 1905 г., беретъ на себя постройку, на гарантированный облигаціонный капиталъ, Петровской вѣтви отъ ст. Бесланъ (протяженіемъ въ 250 верстъ), или отъ другой станціи Владикавказской желѣзной дороги, по указанію Правительства, а также Минераловодской вѣтви отъ ст. Минеральныя Воды, чрезъ Пятигорскъ и Эссентуки до Кисловодска, съ устройствомъ отъ одной изъ станцій этой вѣтви до Желѣзноводска шоссированнаго пути и экипажнаго сообщенія, въ продолженіе лѣчебнаго сезона. При этомъ работы по сооруженію этихъ путей будутъ произведены съ такимъ разсчетомъ, чтобы возможно было открыть правильное движеніе по Петровской вѣтви не позже, какъ чрезъ 18 мѣсяцевъ, а по Минераловодской вѣтви—не далѣе, какъ чрезъ два года со дня разрѣшенія приступить къ постройкѣ этихъ вѣтвей. Въ виду неудовлетворительнаго состоянія Петровскаго порта, требующаго принятія надлежащихъ мѣръ для удовлетворенія нуждъ судоходства, общество, также на гарантированный облигаціонный капиталъ, беретъ на себя, если Правительство потребуетъ, устройство въ Петровскѣ, а также и въ другихъ портахъ Каспійскаго моря, складочныхъ помѣщеній. По исчисленіямъ общества, стоимость сооруженія Петровской линіи не превзойдетъ 9.600,000 руб. кредитныхъ, постройка же Минераловодской вѣтви — 2.800,000 рублей.

Изъ выяснившихся, на основаніи мѣстныхъ изысканій, двухъ возможныхъ направленій Петровской линіи: сѣвернаго, отъ ст. Прохладной, Владикавказской желѣзной дороги, по лѣвому берегу Терека, и южнаго, отъ Владикавказа, по лѣвому берегу Сунжи, съ переходомъ этой рѣки у города Грознаго,—признано наиболѣе важнымъ второе, такъ какъ только это направленіе дороги можетъ содѣйствовать правильной разработкѣ мѣстныхъ природныхъ богатствъ и оказать поддержку Сунженской линіи казачьихъ станицъ, весьма много содѣйствовавшихъ покоренію Кавказа, и менѣе обезпеченной, чѣмъ казачьи поселенія сѣверной линіи. Залегающая узкою полосою отъ Владикавказа къ Грозному, долина Сунжи отличается значительною хлѣбною производительностью, въ особенности ближе къ склонамъ Черныхъ горъ. Въ этой же мѣстности сосредоточены значительные нефтяные источники, обрабатываемые до настоящаго времени крайне небрежно. По произведеннымъ въ 1890 году изслѣдованіямъ, нефтяные пласты расположены между Сунженскимъ и Надтеречнымъ хребтами и между меридіанами Грознаго и станицы Самашкинской. Размѣръ

этой площади составляетъ 125 кв. верстъ или около 12,500 десятинъ,—изъ нихъ около 2000 десятинъ приходится на источники Гровненскаго округа, площадь которыхъ, такимъ образомъ, на 500 дес. превышаетъ Балахано-Сабунчино-Романинскую нефтяную площадь въ Баку. Количество добываемой въ этихъ источникахъ нефти опредѣляется въ 3030 ведеръ въ сутки, при глубинѣ колодцевъ въ 21 саж., и свыше 168,000 пуд. въ годъ (въ 1888 году 168,500 пуд.).

Количество грузовъ, предполагаемое обществомъ къ поступленію на Петровскую линію, слѣдующее: грузовъ въ мѣстномъ сообщеніи по самой Петровской вѣтви, за исключеніемъ нефтяныхъ продуктовъ,—1.200,000, грузовъ же мѣстныхъ, отправляемыхъ чрезъ Владикавказскую дорогу, 2.800,000, т. е. всего 4 мил. въ 1-й годъ эксплоатаціи пути и, вѣроятно, до 8 мил. чрезъ 10—15 лѣтъ. Размѣръ транзитнаго движенія Петровской линіи, исчисляемаго обществомъ Владикавказской желѣзной дороги въ первые годы въ 3.804,000 пуд. и въ 7.608,050 пудовъ чрезъ 10—15 лѣтъ, находится въ зависимости отъ движенія товарныхъ грузовъ къ Каспійскому морю и обратно. Несомнѣнно, что постройка Петровской дороги окажетъ вліяніе на успѣшность привлеченія грузовъ изъ Средней Азіи, а также приблизитъ къ Каспійскому морю нѣкоторыя мѣста внутреннихъ производствъ, лишенныя въ настоящее время возможности конкурировать по отдаленности разстояній. Такимъ образомъ, можно, напр., разсчитывать, что чрезъ Петровскую дорогу двинется въ Персію сахаръ не только съ Одесскаго Александровскаго завода, но и съ заводовъ Харьковскаго округа, а также облегчится доставка по Каспійскому морю желѣза съ заводовъ Екатерининской дороги; изъ Средней Азіи на внутренніе рынки двинутся мѣстные грузы, изъ которыхъ главнѣйшіе—Туркестанскій хлопокъ и шерсть. («Астрах. Справ. Листокъ» 1891 г. 14 августа № 178).

IX.

Къ вопросу о Покровско-Уральской желѣзной дорогѣ.

Въ «Правительственномъ Вѣстникѣ» читаемъ:

Въ минувшемъ августѣ окончились занятія особаго совѣщанія, образованнаго при Государственномъ контролѣ, подъ предсѣдательствомъ члена совѣта контроля, тайнаго совѣтника Иващенкова, для разсмотрѣнія предложенія общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги о передачѣ въ эксплоатацію ему казенной Козлово-Саратовской

желѣзной дороги и о расширеніи предпріятій общества предоставленіемъ ему постройки и эксплоатаціи новыхъ желѣзнодорожныхъ линій и вѣтвей: узкоколейныхъ—отъ слоб. Покровской, противъ Саратова, къ г. Уральску и отъ станціи Богоявленскъ, Рязанско-Козловской дороги, къ селенію Сосновкѣ, Моршанскаго уѣзда, и широколейныхъ—отъ станціи Разсказово Козлово-Саратовской желѣзной дороги, черезъ селеніе Уварово и гор. Балашовъ, къ гор. Камышину, Саратовской губерніи, и отъ гор. Лебедяни до гор. Ельца. Когда сказанное совѣщаніе уже почти закончило разсмотрѣніе первоначальнаго предложенія общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги, со стороны этого общества поступило дополнительное предложеніе, имѣющее связь съ вопросомъ объ уплачиваемой Саратовскимъ земствомъ и гор. Саратовомъ ежегодной рентѣ, взамѣнъ принятой земствомъ и городомъ гарантіи по капиталамъ бывшей Тамбово-Саратовской желѣзной дороги. Въ этомъ дополнительномъ предложеніи обществомъ Рязанско-Козловской желѣзной дороги вновь возбужденъ вопросъ о предоставленіи ему постройки и эксплоатаціи, сверхъ вышепоименованныхъ, еще слѣдующихъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей: отъ гор. Вольска, Петровска, Сердобска и слободы Баланды—къ Саратовской желѣзной дорогѣ и отъ города Николаевска и имѣнія Александровъ-Гай къ Уральской дорогѣ. Такъ какъ для оцѣнки экономическаго значенія этихъ новыхъ вѣтвей не могло быть ранѣе собрано необходимыхъ данныхъ, Министръ Финансовъ, по представленію департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, призналъ необходимымъ командировать начальника отдѣленія этого департамента Ратькова-Рожнова для собиранія на мѣстѣ данныхъ, которыя могутъ выяснить экономическое значеніе этихъ вѣтвей. («Астрах. Справ. Листокъ» 1891 г. 28 сентября № 212).

X.

Рельсовая сѣть въ нижнемъ Поволжьѣ.

(Отъ нашего Петербургскаго корреспондента.)

На дняхъ, какъ слышно, долженъ былъ окончательно рѣшиться вопросъ о разрѣшеніи обществу Рязанско-Козловской желѣзной дороги сооруженія Уральской линіи. Въ газетахъ въ свое время, т. е. нѣсколько мѣсяцевъ тому назадъ, этотъ вопросъ разбирался, что называется, по косточкамъ въ виду его, такъ сказать, принципіальной

окраски. Нѣкоторая часть столичной печати увидѣла въ немъ симптомъ возвращенія къ старымъ желѣзнодорожнымъ порядкамъ акціонернаго хозяйничанья и забила въ набатъ. Въ настоящее время, однако, выяснилось, что страхи были слишкомъ преувеличены и что если Министерство Финансовъ горячо защищало проектъ преобразованія Рязанско-Козловскаго общества въ общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги, то вовсе не потому, чтобы самъ Министръ Финансовъ былъ отъявленнымъ врагомъ казенной постройки и эксплоатаціи. Напротивъ, факты изъ его дѣятельности доказываютъ, что во многихъ случаяхъ онъ оказываетъ рѣшительное предпочтеніе казенной эксплоатаціи передъ частной. Достаточно вспомнить, что по его иниціативѣ возбуждены и при его участіи получили разрѣшеніе вопросы о переходѣ въ казну слѣдующихъ весьма важныхъ желѣзнодорожныхъ линій: Ряжско-Вяземской, Моршанско-Сызранской, Закавказской, Тамбово-Козловской, Курско-Харьково-Азовской и Либаво-Роменской. Если въ настоящемъ случаѣ, т. е. въ дѣлѣ постройки средствами частнаго общества Уральской дороги и передачи этому же обществу казенной, Козловско-Саратовской дороги, онъ высказался за такую постройку и передачу, то только исключительно потому, что едва-ли можно разсчитывать «на возможность отпуска, въ близкомъ будущемъ, казенныхъ средствъ для постройки новыхъ линій преимущественно экономическаго значенія, въ томъ числѣ и въ сказанномъ районѣ, въ виду съ одной стороны приступа къ постройкѣ великаго Сибирскаго желѣзнодорожнаго пути, а съ другой стороны — требуемаго еще усиленія желѣзныхъ дорогъ западной границы».

Этимъ своимъ объясненіемъ Министерство Финансовъ прямо отвергаетъ ту принципіальную постановку вопроса, какая была сдѣлана Министерствомъ Путей Сообщенія, рѣшительно высказавшимся какъ противъ предоставленія частнымъ обществамъ постройки новыхъ желѣзныхъ дорогъ, такъ въ особенности противъ вторичной передачи въ эксплоатацію акціонерному обществу казенной Козлово-Саратовской дороги. Дѣло, выходитъ, не въ принципѣ, а въ необходимости, или, вѣрнѣе, въ принципѣ необходимости, заставляющемъ идти на компромиссъ, который таковымъ признается и самимъ Министерствомъ Финансовъ. А разъ вопросъ поставленъ именно такъ, разъ съ него сошла принципіальная окраска, онъ можетъ быть обсуждаемъ съ гораздо большимъ спокойствіемъ, съ точки зрѣнія лишь мѣстныхъ интересовъ, которые ему приходится затронуть въ большей или меньшей степени.

Для вашей мѣстности, т. е. для нижняго Поволжья, наиболѣе интереснымъ въ данномъ случаѣ является вопросъ о вліяніи проектируемой желѣзнодорожной линіи на уже существующую линію — Грязе-Царицынскую. Вотъ мнѣніе Министерства Финансовъ по этому во-

просу. Доходность Грязе-Царицынской дороги на столько въ послѣднее время развилась, что въ теченіе послѣднихъ лѣтъ акціонеры этой дороги получали дивидентъ свыше 5% (въ то время, какъ Правительствомъ гарантированъ доходъ по акціямъ лишь въ размѣрѣ около $1^1/_2$%) и есть полное основаніе предполагать, что доходы дороги въ будущемъ не уменьшатся, а въ такомъ случаѣ, не позднѣе 1893 года (т. е. ранѣе окончанія постройки Камышинской линіи) сполна будутъ погашены долги общества этой дороги по гарантіи акціонернаго капитала, и въ послѣдующее время акціонеры будутъ получать въ дополнительный дивидентъ еще до 400,000 руб. въ годъ, что составитъ отъ 2 до $2^1/_2$ руб. дополнительнаго дивидента на акцію. Между тѣмъ въ 1892 году наступаетъ право выкупа Грязе-Царицынской желѣзной дороги. Если бы Правительство воспользовалось этимъ своимъ правомъ, то акціонерамъ общества пришлось бы уплатить сумму около 47 милліоновъ руб. кред. или же за каждую непогашенную акцію по $282^1/_2$ руб. въ то время, какъ нынѣ ихъ биржевая цѣна не превышаетъ 140 р. (биржевая цѣна акціи колебалась въ разное время между 130 и 189 руб.). При такихъ финансовыхъ условіяхъ Грязе-Царицынской желѣзной дороги, если бы Камышинская линія и оказала нѣкоторое вліяніе на пониженіе ея доходности, то такое пониженіе не шло бы въ разрѣзъ съ интересами государственнаго казначейства. Если даже допустить, что осуществленіе проекта общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги понизитъ чистую доходность дороги на 1.200,000 руб. въ годъ, что, по мнѣнію Министерства Финансовъ, представляется невѣроятнымъ, то и въ такомъ случаѣ при выкупѣ дороги общество за каждую акцію получитъ 150 руб., т. е. во всякомъ случаѣ болѣе современной биржевой ея стоимости.

Въ заключеніе считаю не лишнимъ ознакомить васъ вкратцѣ съ запиской правленія общества Грязе-Царицынской желѣзной дороги относительно расширенія рельсовой сѣти въ нижнемъ Поволжьѣ. Записка эта была подана въ Министерство Финансовъ въ февралѣ мѣсяцѣ текущаго года съ объясненіемъ невыгодъ, которыя, по мнѣнію правленія, представляетъ проектъ образованія общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги вообще и проектъ постройки желѣзной дороги къ Камышину въ частности. Вмѣстѣ съ тѣмъ правленіе предложило свой собственный проектъ постройки желѣзной дороги къ Уральску и расширеніе рельсовой сѣти въ нижней части Поволжья. Въ этомъ проектѣ правленіе общества предложило три слѣдующія комбинаціи: 1) предоставить обществу эксплоатацію Орловско-Грязской линіи и постройку и эксплоатацію Царицыно-Тихорѣцкой, а также нѣсколькихъ питательныхъ къ Грязе-Царицынской желѣзной дорогѣ вѣтвей. При этомъ условіи, общество Грязе-Царицынской желѣз-

ной дороги выражало согласіе, чтобы обществу Рязанско-Козловской дороги была предоставлена въ эксплоатацію Козлово-Саратовская желѣзная дорога и постройка и эксплоатація линіи отъ Саратова къ Уральску, а также отъ Разсказова до Балашова;—или 2) предоставить обществу Грязе-Царицынской желѣзной дороги эксплоатацію Орловско-Грязской и Козлово-Саратовской жел. дор. и постройку и эксплоатацію дорогъ Саратово-Уральской и Царицыно-Тихорѣцкой съ нѣсколькими подъѣздными путями;—или же 3) выкупить Рязанско-Козловскую дорогу и передать ее въ эксплоатацію обществу Грязе-Царицынской дороги, при условіи осуществленія изложенной въ пунктѣ 2 комбинаціи.

Разсмотрѣвъ этотъ проектъ, Министерство Финансовъ пришло къ заключенію, что «предложенная правленіемъ общества Грязе-Царицынской желѣзной дороги комбинація расширенія рельсовой сѣти въ нижнемъ Поволжьѣ представляется не только менѣе выгодною, по сравненію съ проектомъ правленія общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги, но прямо неосуществимою въ настоящее время» .(«Астрах. Справ. Листокъ» 1891 г. 19 октября № 228).

В. В.

XI.

Страхи Грязе-Царицынской желѣзной дороги.

(Отъ нашего Петербургскаго корреспондента.)

Въ прошломъ письмѣ я ознакомилъ васъ съ запиской правленія общества Грязе-Царицынской желѣзной дороги по вопросу о содержаніи желѣзныхъ дорогъ въ районѣ Царицынской дороги. Оказывается, что правленіе этой дороги не ограничилось подачей одной записки. 30 сентября и 9 октября имъ представлены двѣ другія записки, въ которыхъ, по прежнему, приводятся доводы въ доказательство вреда, могущаго произойти отъ сооруженія Разсказово-Камышинской линіи, и повторяются прежнія предложенія.

Сущность этихъ записокъ заключается въ слѣдующемъ:

Правленіе Грязе-Царицынской дороги исчисляетъ, что Камышинская линія нанесетъ Грязе-Царицынской линіи ежегодную потерю въ валовомъ сборѣ 2.732,000 руб. Исчисленіе это сдѣлано правленіемъ по сообщенію съ дорогами II группы—въ отношеніи грузовъ мѣстныхъ, волжскихъ, скота и пассажировъ и по сообщенію съ дорогами I и III группъ—въ отношеніи рыбнаго товара, шерсти, арбузовъ, сухихъ фруктовъ и нефтяныхъ грузовъ.

Относительно мѣстныхъ грузовъ правленіе заявляетъ, что главнѣйшіе торговые центры, черезъ которые будетъ проходить Камышинская линія (Уварово, Балашово и друг.), будутъ находиться въ одинаковомъ разстояніи отъ Козлова съ соотвѣтствующими станціями Грязе-Царицынской желѣзной дороги Бурнакъ-Себряково, къ которымъ эти центры нынѣ тяготѣютъ; что на Камышинской линіи отъ Камышина до Рязани передачи вагоновъ не будетъ, а на Царицынской передачи будутъ въ Грязяхъ и Козловѣ, что также дастъ Камышинской линіи преимущество передъ Царицынскою; поэтому правленіе полагаетъ, что Камышинская линія отвлечетъ отъ Грязе-Царицынской половину всѣхъ мѣстныхъ грузовъ, идущихъ съ Грязе-Царицынской желѣзной дороги на дороги I и II группъ.

Затѣмъ, въ виду этихъ преимуществъ Камышинской линіи, въ отношеніи большой быстроты перевозки, правленіе полагаетъ, что весь скотъ, поступающій на станціи Алексиково, Ярыженская, Панфилова и друг., въ количествѣ около 45,000 головъ со степей, расположенныхъ въ горной части Балашовскаго уѣзда, поступитъ на Камышинскую линію. Потери отъ этого исчисляются Грязе-Царицынскою дорогою въ сумму около 150,000 руб.

Ссылаясь далѣе на то, что, по сооруженіи Камышинской линіи, Козловъ будетъ ближе къ Камышину, нежели къ Царицыну, на 134 в., а разстояніе Грязе-Камышинъ будетъ короче разстоянія Грязе-Царицынъ на 14 в., правленіе дѣлаетъ отсюда тотъ выводъ, что грузы, слѣдующіе съ Волги на Москву, Петербургъ, Ревель, Балтійскій портъ и, вообще, на станціи дорогъ II группы, сѣвернѣе Козлова лежащихъ, направятся на Камышинъ. Количество всѣхъ такихъ грузовъ за 1890 годъ составляло 8.629,000 пуд.; полагая, что всѣ они будутъ отвлечены отъ Царицына, правленіе исчисляетъ потери слишкомъ въ милліонъ рублей.

Опредѣляя затѣмъ, что стоимость проѣзда пассажировъ между Царицыномъ и Козловомъ будетъ меньше по пути черезъ Камышинъ, чѣмъ по прямому рельсовому пути, а разница во времени проѣзда составитъ $2^1/_2$ часа, правленіе считаетъ, что всѣ пассажиры, перевозившіеся этою дорогою въ навигаціонный періодъ изъ Царицына и въ Царицынѣ въ прямомъ сообщеніи на сѣверъ, отъ Козлова, поѣдутъ на Камышинъ. При числѣ такихъ пассажировъ въ 4900 человѣкъ, потери исчислены въ 38,000 руб.

Полагая, что Камышинъ не уступитъ Царицыну и въ сообщеніи съ 1-ю группою, правленіе ожидаетъ, что значительная часть Царицынскихъ отправителей перенесетъ свою дѣятельность въ Камышинъ, тѣмъ болѣе, что всѣ сооруженія и устройства, необходимыя для волжскихъ грузовъ, какъ резервуаръ для нефтяныхъ продуктовъ

и рыбные склады, отчасти по легкости переноски, отчасти по малоцѣнности, не представятъ затрудненія къ перемѣщенію главнаго рынка въ Камышинъ. Поэтому правленіе считаетъ, что весь рыбный товаръ, арбузы, шерсть и сухіе фрукты, слѣдующіе на дороги I и III группъ, перейдутъ на Камышинъ, куда перенесется центръ тяжести нижневолжской торговли, благодаря болѣе выгодному положенію Камышина относительно сѣверныхъ рынковъ сбыта. Количество этого рода грузовъ составляло 6.796,000 п. Прибавляя къ этому часть нефтяныхъ грузовъ, идущихъ на I и III группы, правленіе опредѣляетъ отвлекаемое на Камышинъ количество грузовъ въ 10 мил. пудовъ, а потери по этимъ грузамъ, при тарифѣ въ $^1/_{50}$ к. съ пуда и версты, исчислены въ милліонъ слишкомъ рублей. Общее же уменьшеніе доходности Грязе-Царицынской дороги отъ осуществленія Камышинской исчислено правленіемъ, какъ выше упомянуто, въ 2.732,000 руб.

Съ соображеніями департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ по поводу этого исчисленія постараюсь ознакомить васъ своевременно. («Астрах. Справ. Листокъ» 1891 г. 25 октября № 232).

В. В.

XII.

Еще о страхахъ Грязе-Царицынской желѣзной дороги.

(Отъ нашего Петербургскаго корреспондента).

Согласно сдѣланному въ прошломъ письмѣ обѣщанію, спѣшу познакомить васъ съ соображеніями департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ по поводу послѣднихъ докладныхъ записокъ Грязе-Царицынской желѣзной дороги.

По поводу указанія правленія названной дороги на преимущества, которыя яко бы будетъ имѣть Камышинская линія передъ Царицынской—въ отношеніи отсутствія передаточныхъ пунктовъ между Камышиномъ и Рязанью, департаментъ объясняетъ, что эта выгода будетъ имѣть мѣсто только по отношенію къ грузамъ, слѣдующимъ на дороги II-й группы; что же касается грузовъ, слѣдующихъ на дороги I-й и III-й группъ, то преимущество будетъ принадлежать Грязе-Царицынской дорогѣ, которая будетъ имѣть одну передачу въ Грязяхъ, тогда какъ Камышинская двѣ передачи—въ Козловѣ и Грязяхъ.

Заявленіе правленія о томъ, что весь скотъ, отправлявшійся со станціи Алексиково, Ярыжинская и Панфилово, поступалъ, будто бы,

изъ Балашовскихъ степей и что цѣликомъ поступитъ на Камышинскую линію, совершенно, по мнѣнію департамента, не соотвѣтствуетъ дѣйствительности, такъ какъ скотъ, отправляемый съ названныхъ станцій, прибывалъ на эти станціи главнымъ образомъ съ юга, а не изъ Балашовскихъ степей. Принимая же во вниманіе условія гона южнаго скота по трактамъ до ближайшихъ желѣзнодорожныхъ станцій, на которыхъ онъ обязательно грузится въ вагоны, Камышинская линія можетъ разсчитывать только на скотъ мѣстнаго района и скотъ ближайшей къ Камышину заволжской стороны. Такимъ образомъ, никакой потери по перевозкѣ скота для Грязе-Царицынской желѣзной дороги, вслѣдствіе сооруженія Камышинской линіи, послѣдовать не можетъ.

Далѣе правленіе Грязе-Царицынской дороги, ссылаясь на то, что Козловъ и Грязи по рельсовому пути будутъ ближе къ Камышину, нежели къ Царицыну, заявляло, что всѣ волжскіе грузы вслѣдствіе этого, идущіе къ сѣвернымъ рынкамъ, будутъ оттянуты отъ Царицына къ Камышину. Такое заявленіе правленія представляется департаменту также невѣрнымъ. На всѣ, сколько нибудь значительные, по отправляемому количеству, грузы тарифы устанавливаются не въ зависимости отъ одного разстоянія, а по совокупности всѣхъ торговыхъ условій данной пристани. Однако никакихъ особенныхъ тарифныхъ выгодъ Камышинъ для южно-волжской торговли не представляетъ, а тѣмъ болѣе такихъ, которыя побудили бы фирмы, торгующія въ Царицынѣ, перенести свое дѣло вмѣстѣ съ сооруженіями въ Камышинъ. Напротивъ, весьма многія коммерческія выгоды будутъ на сторонѣ Царицына, а не Камышина.

Перечисливъ эти выгоды, департаментъ приходитъ къ заключенію, что «едва-ли можетъ быть рѣчь относительно переноса торговли изъ Царицына въ Камышинъ, ибо ни одна торговая фирма, конечно, не рѣшится предпочесть для своей дѣятельности неизвѣстный Камышинъ упрочившему свое торговое значеніе Царицыну».

Правленіе Грязе-Царицынской желѣзной дороги указывало между прочимъ и на то, что съ сооруженіемъ Камышинской линіи будутъ отвлечены отъ Царицынской линіи всѣ пассажиры, перевозившіеся въ навигаціонный періодъ до Царицына и отъ Царицына на сѣверъ. И это указаніе департаментъ находитъ совершенно неосновательнымъ, при чемъ путемъ самыхъ точныхъ цифровыхъ данныхъ уличаетъ правленіе въ разныхъ «неточностяхъ».

Такимъ образомъ, заканчиваетъ онъ свои «соображенія», разсчеты правленія объ убыткахъ по пассажирскому движенію въ случаѣ сооруженія Камышинской линіи—столь же неосновательны, какъ и прочіе разсчеты, приведенные въ запискѣ правленія.

Такъ же отрицательно отнесся департаментъ и къ той части записки, въ которой правленіе Грязе-Царицынской желѣзной дороги нѣсколько видоизмѣняетъ свой первоначальный проектъ развитія рельсовой сѣти въ нижнемъ Поволжьѣ, обѣщая казнѣ отъ принятія этого проекта великія и богатыя милости. Но департаментъ не вѣритъ въ эти милости, категорически высказываясь въ томъ смыслѣ, что «предложеніе общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги доставитъ казнѣ болѣе выгодъ и болѣе обезпечитъ ея интересы, нежели предложеніе Грязе-Царицынской желѣзной дороги». («Астрах. Справ. Листокъ» 1891 г. 30 октября № 235).

В. В.

XIII.

Постановленіе собранія акціонеровъ общества Грязе-Царицынской желѣзной дороги по вопросу о расширеніи предпріятія общества.

На послѣднемъ собраніи акціонеровъ общества Грязе-Царицынской желѣзной дороги громаднымъ большинствомъ голосовъ постановлено избрать комиссію изъ шести акціонеровъ и уполномочить ее, совмѣстно съ правленіемъ, избрать такой способъ рѣшенія вопроса по расширенію предпріятія общества (путемъ-ли сооруженія новыхъ линій или путемъ присоединенія къ Грязе-Царицынской дорогѣ другихъ существующихъ линій), который при данныхъ обстоятельствахъ наиболѣе обезпечивалъ бы интересы общества и войти въ окончательное соглашеніе съ Правительствомъ по осуществленію сего способа. Далѣе комиссія совмѣстно съ правленіемъ уполномочена на соотвѣтственное увеличеніе капиталовъ общества акціонернаго или облигаціоннаго, или того или другаго, а также на измѣненіе устава. Комиссіи и правленію будетъ открытъ кредитъ на разные предварительные расходы до пятидесяти тысячъ рублей изъ свободныхъ суммъ рельсоваго фонда. Въ случаѣ невозможности достигнуть осуществленія избранныхъ комиссіей и правленіемъ мѣропріятій, клонящихся къ огражденію интересовъ общества, рѣшено, по словамъ «В.-Д. Листка», обратиться къ Правительству съ ходатайствомъ о неотлагательномъ выкупѣ въ казну Грязе-Царицынской дороги. («Астрах. Справ. Листокъ» 1891 г. 12 декабря № 269).

XIV.

Ходатайство общества Грязе-Царицынской желѣзной дороги о разрѣшеніи ему постройки Пензо-Харьковской жел. дороги.

Правленіе общества Грязе-Царицынской желѣзной дороги, потерпѣвъ пораженіе въ своей агитаціи противъ проектируемой обществомъ Рязанско-Козловской желѣзной дороги постройки Разсказово-Камышинской линіи, обратилось, по словамъ «Б. В.», къ г. Министру Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о разрѣшеніи обществу постройки Пензо-Харьковской желѣзной дороги. Какъ слышно, указанное ходатайство имѣетъ очень мало шансовъ на удовлетвореніе высшими Правительственными сферами, такъ какъ направленіе давно проектируемой Пензо-Харьково-Азовской желѣзной дороги ничего общаго съ предпріятіемъ общества Грязе-Царицынской желѣзной дороги не имѣетъ и представляетъ собою совершенно *самостоятельное* предпріятіе. Тѣмъ не менѣе правленіе общества Грязе-Царицынской дороги обратилось къ Пензенской, Сердобской, Балашовской, Новохоперской, Бобровской, Острогожской, Валуйской, Чугуевской и Харьковской губернскимъ и уѣзднымъ земскимъ управамъ съ настоятельной просьбой поддержать ходатайство общества о предоставленіи ему сооруженія и эксплоатаціи желѣзнодорожнаго пути изъ Пензы до Харькова. («Астрах. Справ. Листокъ» 1891 г. 17 декабря № 273).

XV.

Предполагаемое ходатайство гор. Царицына объ отклоненіи постройки Камышинской жел. дороги.

Изъ Царицына «С. Л.» сообщаетъ, что рѣшеніе вопроса о постройкѣ Камышинской дороги произвело здѣсь потрясающее впечатлѣніе. Городская дума намѣрена въ непродолжительномъ времени созвать экстренное собраніе для выбора уполномоченныхъ для личнаго ходатайства объ отклоненіи постройки названной дороги. («Астрах. Справ. Листокъ» 1891 г. 24 декабря № 279).

XVI.

Слухи о предполагаемомъ сооруженіи Царицынско-Астраханской жел. дороги по правому берегу Волги.

Давно, еще лѣтомъ ходили слухи, что предполагаются изысканія съ цѣлію соединенія Астрахани съ Царицыномъ желѣзною дорогою. Были будто бы и запросы у губернской администраціи относительно ея взглядовъ на этотъ проектъ. Теперь говорятъ, что осмотръ мѣстности по нагорному берегу Волги произведенъ и найдено, что Астраханско-царицынскую дорогу, а можетъ быть Царицынско-Бирюченскую, можно построить и выгодно, и скоро, и удобно. Мостовъ не надо будетъ вовсе, земляныя работы—не сложныя. Будетъ-ли выгода, —это «бабушка на двое сказала!» Какъ бы то ни было, а плачущимъ «водоходамъ» это извѣстіе, да еще къ празднику,—не совсѣмъ пріятный сюрпризъ! («Астрах. Справ. Листокъ» 1891 г. 25 декабря № 280).

XVII.

Мотивы проекта общества Грязе-Царицынской жел. дороги о сооруженіи Царицынско-Астраханской жел. дороги.

«Биржевыя Вѣдомости» разъясняютъ, почему выдвинула Грязе-Царицынская дорога проектъ дороги на Астрахань: «Правленіе общества Грязе-Царицынской дороги, говоритъ газета, желая хотя отчасти уменьшить разворительное, по его мнѣнію, вліяніе разрѣшенной нынѣ къ постройкѣ Разсказово-Камышинской линіи на предпріятіе Грязе-Царицынской дороги, выступило съ цѣлымъ рядомъ проектовъ расширенія своего предпріятія. Въ виду малыхъ шансовъ на полученіе концессіи на Пензо-Харьково-Лозовскую дорогу, правленіе Грязе-Царицынской дороги и откомандировало нѣсколько своихъ служащихъ для производства изысканій на проведеніе желѣзной дороги отъ Царицына до Астрахани. Въ Астрахани, у мѣстнаго купечества собирались свѣдѣнія о вывозѣ товаровъ изъ Астрахани вверхъ по Волгѣ, а также дѣлались старанія о возбужденіи ходатайствъ передъ Правительствомъ городовъ Астрахани и Царицына, Астраханскаго купечества и проч. о проведеніи названной дороги». («Астрах. Справ. Листокъ» 1892 г. 10 января № 7).

XVIII.

Подготовительныя работы по постройкѣ Уральской линіи желѣзной дороги.

Работы эти уже начались, если вѣрить «Сарат. Дневнику». Такъ, напримѣръ, заготовляется хлѣбъ на нѣкоторыхъ пунктахъ, которые должна прорѣзать предполагаемая линія, для продовольствія рабочихъ и проч. Работы начнутся раннею весною.

Съ значеніемъ этой дороги какъ для части *Астраханской губ.*, такъ и для сосѣднихъ читатель познакомится изъ помѣщаемаго вслѣдъ за симъ реферата статьи «Желѣзные пути въ Южно-приволжскомъ краѣ», составленной «Правительственнымъ Вѣстникомъ» по оффиціальнымъ источникамъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1892 г. 12 февраля № 35).

XIX.

Желѣзные пути въ Южно-приволжскомъ краѣ.

Высочайше утвержденнымъ 11 января 1892 года положеніемъ соединеннаго присутствія Комитета Министровъ и департамента Государственной экономіи Государственнаго Совѣта постановлено приступить въ ближайшемъ времени къ сооруженію въ южномъ приволжскомъ краѣ сѣти желѣзныхъ дорогъ, общимъ притяженіемъ до 1460 верстъ. Постройка и эксплоатація этихъ новыхъ рельсовыхъ путей предоставлены обществу Рязанско-Козловской желѣзной дороги, преобразованному въ общество Рязанско-Уральской дороги, причемъ названной компаніи отдается въ аренду казенная Козлово-Саратовская линія, составляющая необходимую принадлежность всего предпріятія.

Осуществленіе такой обширной системы усовершенствованныхъ путей сообщенія на Востокѣ Европейской Россіи является послѣдовательнымъ продолженіемъ мѣропріятій, предпринятыхъ въ этомъ отношеніи Правительствомъ за послѣднее время.

Не будемъ здѣсь останавливаться на частностяхъ условія постройки, обязательствъ, принимаемыхъ на себя Рязанско-Уральскимъ обществомъ, такъ какъ со всѣмъ этимъ мы своевременно и обязательно знакомили своихъ читателей, а перейдемъ прямо къ экономическому значенію проектируемыхъ линій.

Напомнимъ, что общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги принимаетъ на себя постройку и эксплоатацію: 1) узкоколейной линіи отъ села Покровскаго, *на лѣвомъ берегу Волги, противъ Саратова, до города Уральска (длиною 400 верстъ) съ вѣтвями до Николаевска* (100 вер.) и до Александрова-Гая, черезъ Новоузенскъ (150 вер.); 2) ширикоколейной линіи отъ Тамбова до Камышина (около 400 вер.); 3) дороги отъ Лебедяни до Ельца (80 вер.) и 4) подъѣздныхъ путей отъ Козлово-Саратовской желѣзной дороги до Баланды (60 вер.) и до Петровска, Сердобска и Вольска (271 вер.). При этомъ названной компаніи отдается въ арендное содержаніе на срокъ по 1947 годъ казенная Козлово-Саратовская желѣзная дорога, такъ какъ къ этой линіи примыкаетъ большая часть перечисленныхъ дорогъ. Кромѣ того, общество устраиваетъ на своихъ линіяхъ элеваторы и склады, переправу между Саратовомъ и селомъ Покровскимъ и пристань въ Камышинѣ.

Выше было сказано уже, насколько Правительствомъ обращено теперь серьезное вниманіе на развитіе усовершенствованныхъ путей сообщенія на востокѣ Имперіи. Въ настоящее время, въ виду неурожая, обездолившаго этотъ районъ, зниченіе такихъ путей еще болѣе усиливается. Прежде всего постройка этихъ дорогъ даетъ мѣстному населенію извѣстный заработокъ. А именно, общество Рязанско-Уральской дороги обязалось открыть имъ широкій и преимущественный доступъ къ строительнымъ работамъ. Но не эти соображенія послужили главнѣйшимъ основаніемъ для устройства обширной сѣти желѣзныхъ дорогъ. Руководящимъ къ этому мотивомъ служила мысль о поднятіи въ будущемъ пошатнувшагося благосостоянія приволжскихъ губерній. Разрѣшенныя къ осуществленію дороги удешевленіемъ и облегченіемъ провоза откроютъ сбытъ произведеніямъ края, поднимутъ земледѣліе и разовьютъ промышленность.

Для настоящаго тяжелаго хозяйственнаго положенія Приволжья представляетъ также важное значеніе дарованная одновременно съ Высочайшимъ утвержденіемъ положенія объ образованіи общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги Монаршая милость по сложенію ренты, уплачивавшейся Саратовскимъ губернскимъ земствомъ, Саратовскимъ городскимъ обществомъ и обывателями Кирсановскаго уѣзда въ пользу Правительства, въ размѣрѣ около 258,000 руб. Платежи эти установлены въ 1884 г. взамѣнъ лежавшихъ на названныхъ учрежденіяхъ обязательствъ по гарантіи доходности акціонернаго капитала Тамбово-Саратовской дороги.

Въ частности, экономическое значеніе проектированныхъ дорогъ заключается въ слѣдующемъ:

Районъ Покровско-Уральской желѣзной дороги, съ вѣтвями къ Николаевску и къ Александрову-Гаю, чрезъ Новоузенскъ, составитъ

XVIII.

Подготовительныя работы по постройкѣ Уральской линіи желѣзной дороги.

Работы эти уже начались, если вѣрить «Сарат. Дневнику». Такъ, напримѣръ, заготовляется хлѣбъ на нѣкоторыхъ пунктахъ, которые должна прорѣзать предполагаемая линія, для продовольствія рабочихъ и проч. Работы начнутся раннею весною.

Съ значеніемъ этой дороги какъ для части *Астраханской губ.*, такъ и для сосѣднихъ читатель познакомится изъ помѣщаемаго вслѣдъ за симъ реферата статьи «Желѣзные пути въ Южно-приволжскомъ краѣ», составленной «Правительственнымъ Вѣстникомъ» по оффиціальнымъ источникамъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1892 г. 12 февраля № 35).

XIX.

Желѣзные пути въ Южно-приволжскомъ краѣ.

Высочайше утвержденнымъ 11 января 1892 года положеніемъ соединеннаго присутствія Комитета Министровъ и департамента Государственной экономіи Государственнаго Совѣта постановлено приступить въ ближайшемъ времени къ сооруженію въ южномъ приволжскомъ краѣ сѣти желѣзныхъ дорогъ, общимъ притяженіемъ до 1460 верстъ. Постройка и эксплоатація этихъ новыхъ рельсовыхъ путей предоставлены обществу Рязанско-Козловской желѣзной дороги, преобразованному въ общество Рязанско-Уральской дороги, причемъ названной компаніи отдается въ аренду казенная Козлово-Саратовская линія, составляющая необходимую принадлежность всего предпріятія.

Осуществленіе такой обширной системы усовершенствованныхъ путей сообщенія на Востокѣ Европейской Россіи является послѣдовательнымъ продолженіемъ мѣропріятій, предпринятыхъ въ этомъ отношеніи Правительствомъ за послѣднее время.

Не будемъ здѣсь останавливаться на частностяхъ условія постройки, обязательствъ, принимаемыхъ на себя Рязанско-Уральскимъ обществомъ, такъ какъ со всѣмъ этимъ мы своевременно и обязательно знакомили своихъ читателей, а перейдемъ прямо къ экономическому значенію проектируемыхъ линій.

Напомнимъ, что общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги принимаетъ на себя постройку и эксплоатацію: 1) узкоколейной линіи отъ села Покровскаго, *на лѣвомъ берегу Волги, противъ Саратова, до города Уральска (длиною 400 верстъ) съ вѣтвями до Николаевска* (100 вер.) и до Александрова-Гая, черезъ Новоузенскъ (150 вер.); 2) ширикоколейной линіи отъ Тамбова до Камышина (около 400 вер.); 3) дороги отъ Лебедяни до Ельца (80 вер.) и 4) подъѣздныхъ путей отъ Козлово-Саратовской желѣзной дороги до Баланды (60 вер.) и до Петровска, Сердобска и Вольска (271 вер.). При этомъ названной компаніи отдается въ арендное содержаніе на срокъ по 1947 годъ казенная Козлово-Саратовская желѣзная дорога, такъ какъ къ этой линіи примыкаетъ большая часть перечисленныхъ дорогъ. Кромѣ того, общество устраиваетъ на своихъ линіяхъ элеваторы и склады, переправу между Саратовомъ и селомъ Покровскимъ и пристань въ Камышинѣ.

Выше было сказано уже, насколько Правительствомъ обращено теперь серьезное вниманіе на развитіе усовершенствованныхъ путей сообщенія на востокѣ Имперіи. Въ настоящее время, въ виду неурожая, обездолившаго этотъ районъ, зниченіе такихъ путей еще болѣе усиливается. Прежде всего постройка этихъ дорогъ даетъ мѣстному населенію извѣстный заработокъ. А именно, общество Рязанско-Уральской дороги обязалось открыть имъ широкій и преимущественный доступъ къ строительнымъ работамъ. Но не эти соображенія послужили главнѣйшимъ основаніемъ для устройства обширной сѣти желѣзныхъ дорогъ. Руководящимъ къ этому мотивомъ служила мысль о поднятіи въ будущемъ пошатнувшагося благосостоянія приволжскихъ губерній. Разрѣшенныя къ осуществленію дороги удешевленіемъ и облегченіемъ провоза откроютъ сбытъ произведеніямъ края, поднимутъ земледѣліе и разовьютъ промышленность.

Для настоящаго тяжелаго хозяйственнаго положенія Приволжья представляетъ также важное значеніе дарованная одновременно съ Высочайшимъ утвержденіемъ положенія объ образованіи общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги Монаршая милость по сложенію ренты, уплачивавшейся Саратовскимъ губернскимъ земствомъ, Саратовскимъ городскимъ обществомъ и обывателями Кирсановскаго уѣзда въ пользу Правительства, въ размѣрѣ около 258,000 руб. Платежи эти установлены въ 1884 г. взамѣнъ лежавшихъ на названныхъ учрежденіяхъ обязательствъ по гарантіи доходности акціонернаго капитала Тамбово-Саратовской дороги.

Въ частности, экономическое значеніе проектированныхъ дорогъ заключается въ слѣдующемъ:

Районъ Покровско-Уральской желѣзной дороги, съ вѣтвями къ Николаевску и къ Александрову-Гаю, чрезъ Новоузенскъ, составитъ

площадь до 55,000 кв. верстъ; въ него войдутъ: сѣверная и средняя части Уральской области, киргизскія степи Зауральской орды и большая часть Новоузенскаго и Николаевскаго уѣздовъ, Самарской губерніи, *къ дорогѣ будутъ также тяготѣть киргизскія степи внутренней Букеевской орды.* Вслѣдствіе отсутствія правильнаго сбыта для мѣстныхъ продуктовъ, громадныя пространства земли въ означенномъ районѣ оставались до сихъ поръ, по большей части, невоздѣланными, не смотря на замѣчательную плодородность почвы. Одна Покровская линія захватитъ до 9.950,000 десятинъ пахатной земли, производящей пшеницу высокихъ качествъ и твердыхъ сортовъ, особенно цѣнимую мукомолами.

По той же причинѣ не могло также до сихъ поръ получить должнаго развитія рыболовство—главный промыселъ Уральской области. Существующія высокія провозныя цѣны допускаютъ въ настоящее время ловлю только дорогихъ сортовъ рыбы; ловля же обыкновенныхъ сортовъ, напр. сельди,—невыгодна. Между тѣмъ, на значительный размѣръ этого промысла указываетъ то, что уловъ уральской рыбы въ 1890 году достигъ 2.270,000 пудовъ. Изъ всѣхъ занятій мѣстнаго населенія одно только скотоводство достигло значительнаго развитія; *въ киргизскихъ степяхъ* и въ Уральской области насчитывается свыше 4½ милл. головъ скота.

Не смотря на неблагопріятныя условія, въ какихъ находится земледѣліе въ описанной мѣстности, ожидается, что движеніе хлѣбныхъ грузовъ по новымъ желѣзнымъ дорогамъ достигнетъ значительныхъ размѣровъ. По исчисленію Правительственной комиссіи, производившей здѣсь экономическія изслѣдованія въ 1887 году, изъ предполагаемыхъ къ поступленію 18.601,000 пуд. грузовъ до 15½ м. пудовъ придется въ урожайные годы на хлѣбные продукты.

Тамбово-Камышинская линія, протяженіемъ около 400 верстъ, пересѣчетъ Тамбовскій и Борисоглѣбскій уѣзды, Тамбовской губерніи, и Балашевскій, Аткарскій и Камышинскій уѣзды, Саратовской губерніи,—мѣстность, выдающуюся по качеству почвы (лучшій черноземъ) и производительности хлѣбовъ (дорогіе красные хлѣба), а также по обилію рѣкъ съ устроенными на нихъ мельницами.

Съ проведеніемъ въ этой мѣстности рельсовыхъ путей производимая здѣсь высокаго качества пшеница получитъ обезпеченный *сбытъ на Волгу* и на внутренніе и заграничные рынки; кромѣ того, сооруженіе намѣченной линіи будетъ содѣйствовать развитію скотоводства, особенно въ Балашевскомъ уѣздѣ, а также дешевой доставкѣ необходимаго здѣсь лѣса.

Въ виду исключительно земледѣльческаго характера района Камышинской вѣтви, грузы ея (до 2.000,000 пуд.) будутъ состоять,

главнымъ образомъ, изъ сельско-хозяйственныхъ продуктовъ и скота (по предположеніямъ Рязанско-Уральской компаніи до 50,000 головъ).

Сооруженіе Лебедянь-Елецкой вѣтви (80 верстъ) вызывается главнымъ образомъ, интересами хлѣбной торговли, производимой Ельцомъ—важнымъ перемолочнымъ центромъ.

Главный грузъ означенной вѣтви, исчисляемый въ 4.118,000 пуд., составитъ пшеница, подвозимая въ настоящее время къ Ельцу гужемъ изъ уѣздовъ Елецкаго, Лебедянскаго, Данковскаго и Раненбургскаго; кромѣ того, высокіе приволжскіе сорты пшеницы, необходимые для смѣшенія съ сортами мѣстными, получатъ чрезъ Ряжскъ-Богородскъ-Лебедянь кратчайшій путь на Елецъ. Чрезъ соединеніе Лебедяни съ Ельцомъ, грузы, слѣдующіе по Рязанско-Козловской дорогѣ и по ея вѣтвямъ, Раненбурго-Данковской и Лебедянской, получатъ ближайшій выходъ на Ригу, Либаву, Кенигсбергъ, Варшаву и на внутренніе западные и сѣверо-западные рынки, а также въ Полѣсье и лѣсной районъ Орловско-Витебской желѣзной дороги. Такъ, напримѣръ, для ст. Лебедянь прямой путь на Ригу окажется на 200 верстъ короче, нежели путь на Москву, и на 120 верстъ короче пути черезъ Ряжскъ и Вязьму.

Вѣтвь отъ с. Баланды (въ 60 верстъ) къ одной изъ станцій Козлово-Саратовской желѣзной дороги пройдетъ по Аткарскому уѣзду, одному изъ самыхъ производительныхъ въ сельско-хозяйственномъ отношеніи въ Саратовской губерніи (въ 1890 г. здѣсь собрано 10.761,000 четвертей хлѣба) и, вмѣстѣ съ тѣмъ, только небольшею частью прилегающему къ названной дорогѣ. Отдаленность с. Баланды отъ желѣзнодорожной линіи (60 верстъ до Аткарскаго и 95 до Саратова) до сихъ поръ неблагопріятно отражалась на производимой здѣсь хлѣбной торговлѣ. Чрезъ сооруженіе предположенной вѣтви поднимется прежнее значеніе Баланды, какъ посредника между мѣстными хозяевами и Саратовскими покупателями. Общее количество грузовъ района Баландинской дороги можетъ быть опредѣлено въ 3.100,000 пудовъ.

Вѣтви до Сердобска, Петровска и Вольска (протяженіемъ до 270 верстъ) будутъ служить подвозными линіями къ Козлово-Саратовской дорогѣ для сѣверныхъ уѣздовъ Саратовской губерніи. Въ зависимости отъ земледѣльческаго характера этихъ уѣздовъ (въ нихъ 1.128,272 дес. пахатной земли изъ 1.757,949 дес. общей площади) грузы означенныхъ вѣтвей будутъ составлять хлѣбные продукты до 11.000,000 пуд. и до 6,426 головъ скота. Особенную важность для оживленія торговой дѣятельности края представитъ сооруженіе линіи до Вольска. Пунктъ этотъ, равно какъ и село Балаково, на противоположномъ берегу Волги, являются въ настоящее время средоточіемъ мѣстной хлѣбной торговли.

Приведенныя свѣдѣнія показываютъ, насколько важно предстоящее сооруженіе новой обширной сѣти приволжскихъ желѣзныхъ дорогъ. Къ этому слѣдуетъ добавить, что удовлетвореніе потребностямъ страны осуществленіемъ этихъ линій будетъ достигнуто безъ всякой затраты средствъ Государственнаго Казначейства. («Астрах. Справ. Листокъ» 1892 г. 12 февраля № 35 и 13 февраля № 36).

XX.

Научная экспедиція для изслѣдованія Киргизской степи, Усть-Урта и рѣки Аму-Дарьи, предпринимаемая на средства управленія Рязанской-Уральской желѣзной дороги.

Состоящій при горномъ департаментѣ геологическій комитетъ, по предложенію и *на средства управленія Рязанско-Уральской желѣзной дороги, предпринимаетъ въ настоящемъ году изслѣдованіе степной полосы между Ураломъ и Аральскимъ моремъ, плоскогорья Усть-Урта и западнаго побережья Арала.* Изслѣдованіе это будетъ заключаться въ производствѣ геологическихъ и развѣдочныхъ работъ, а также въ инструментальной съемкѣ, въ 3-хъ верстномъ масштабѣ, какъ прямаго пути отъ Уильскаго укрѣпленія къ западному берегу Аральскаго моря, а отсюда, вдоль побережья, до Кунграда и, затѣмъ, до Нижне-Эмбенскаго укрѣпленія и сѣвернаго края обрывовъ Усть-Урта. При этомъ предполагаются гипсометрическія наблюденія (измѣреніе высотъ), нивеллировка и опредѣленіе нѣсколькихъ астрономическихъ пунктовъ. Ближайшее завѣдываніе всѣми работами возложено на старшаго геолога геологическаго комитета Никитина, къ которому, для производства геологическихъ изслѣдованій и развѣдокъ, прикомандированъ горный инженеръ Ижицкій. Исполненіе топографическихъ работъ поручено, назначенному съ этою цѣлью въ распоряженіе Министерства Государственныхъ Имуществъ, классному топографу военнаго вѣдомства Сергѣеву («Астрах. Справ. Листокъ» 1892 г. 10 апрѣля № 76).

На дняхъ выѣхали члены экспедиціи, организованной *для изслѣдованія Киргизской степи, Усть-Урта и рѣки Аму-Дарьи,* въ цѣляхъ разъясненія вопроса о возможности проложенія желѣзной дороги отъ Уральска къ Аму-Дарьѣ и соединенія, такимъ образомъ, прямымъ

путемъ областей по Аму-Дарьѣ съ центрами русской промышленности. Экспедиція эта снаряжена на средства общества юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ (Рязанско-Уральской) и имѣетъ задачею собрать возможно болѣе обстоятельныя свѣдѣнія объ области между Араломъ и Каспіемъ и между р. Ураломъ и рѣкой Аму-Дарьей, особенно въ видахъ проложенія здѣсь желѣзнаго пути, устройства правильнаго сообщенія по р. Аму и т. д. Экспедиція имѣетъ быть произведена тремя партіями, каждой изъ коихъ предстоитъ выполнить свою задачу. Главная задача — геологическая, и заключается въ томъ, чтобы выяснить условія почвы и воды въ указанной мѣстности, изслѣдовать подъемы на плоскую возвышенность Усть-Урта и вообще собрать географическія и геологическія данныя объ области, можно сказать, еще совершенно не изученной, для которой не имѣется ни удовлетворительныхъ картъ, ни даже достаточнаго числа опредѣленныхъ астрономически пунктовъ. Предстоитъ выяснить рельефъ мѣстности, свойства почвы, условія орошенія, возможность заложенія колодцевъ, сдѣлать развѣдки на нефть и т. п. Во главѣ этой партіи, какъ передаютъ «Р. В.», состоитъ старшій геологъ Спб. геологическаго комитета С. Н. Никитинъ, съ другимъ геологомъ, помощникомъ, топографомъ и т. д. Въ связи съ этой геологической партіей будетъ дѣйствовать статистико-экономическая, въ которой принимаетъ участіе С. А. Щепотьевъ и задача которой заключается въ томъ, чтобы собрать данныя о населеніи края, объ экономическихъ условіяхъ его существованія, о торговлѣ, промышленности и т. д. Экспедиція имѣетъ отправиться отъ Уральска прямымъ путемъ, черезъ укрѣпленіе Уильское и Усть-Уртъ, къ Кунграду, въ низовьяхъ Аму-Дарьи. Уильское укрѣпленіе, находящееся въ верстахъ въ 250 отъ Уральска и въ 200 отъ Оренбурга, пріобрѣло въ послѣднее время важное значеніе, какъ торговый пунктъ, куда особенно на бывающую весною (въ маѣ) ярмарку съѣзжаются киргизы, доставляются товары изъ Хивы и Бухары и пріѣзжаютъ купцы изъ Оренбурга и другихъ мѣстъ. *Отъ низовьевъ Аму-Дарьи экспедиція предполагаетъ повернуть къ западу, къ Каспійскому морю, выйти къ заливу Мертвый Култукъ и прослѣдовать берегомъ Каспія черезъ Нижне-Эмбинское укрѣпленіе въ Гурьевъ, при устьѣ р. Урала*, съ тѣмъ, чтобы изслѣдовать и этотъ кружный, но, по слухамъ, едва-ли не болѣе удобный путь. Наконецъ, третья партія, имѣющая во главѣ инженера путей сообщенія Л. А. Штукенберга, имѣетъ посвятить свое время и силы изслѣдованію Аму-Дарьи, ея фарватера и ея стремнинъ, собранію данныхъ о возможности плаванія по ней вверхъ по теченію, объ удобопроходимости различныхъ рукавовъ ея дельты и т. д. Въ распоряженіе этой партіи будетъ предоставленъ небольшой пароходъ. При обширности области, которую предстоитъ изслѣдовать, экспедиція едва-ли удастся

исчерпать свою задачу въ теченіе одного лѣта; тѣмъ не менѣе, собранныя ею данныя, несомнѣнно, дадутъ важные матеріалы, которые могутъ послужить твердымъ базисомъ для рѣшенія практическихъ вопросовъ о возможности и выборѣ путей сообщенія, способныхъ связать тѣснѣе Россію съ плодородными областями по Аму-Дарьѣ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1892 г. 30 апрѣля № 93).

XXI.

Проектъ правленія общества Грязе-Царицынской желѣзной дороги о соединеніи рельсовымъ путемъ станціи Волжской со станціей Соляной.

Правленіе общества Грязе-Царицынской желѣзной дороги вошло въ Царицынскую городскую думу съ предложеніемъ обсудить проектъ соединенія рельсовымъ путемъ станціи Волжской со станціей Соляной. Проектируемое устройство соединительной вѣтви, какъ видно изъ записки управляющаго Грязе-Царицынской желѣзной дороги инженера Введенскаго, имѣетъ цѣлью одновременно съ сохраненіемъ за дорогою грузовъ удержать за городомъ Царицыномъ его значеніе, какъ перевалочнаго пункта для грузовъ Каспія и Волги. Съ устройствомъ линіи отъ пристани Петровской, на Каспійскомъ морѣ, къ Ростово-Владикавказской дорогѣ и отъ города Камышина къ дорогѣ Козлово-Саратовской, значительное количество грузовъ, поступающихъ нынѣ съ Каспійскаго моря и пристаней рѣки Волги на желѣзную дорогу въ городѣ Царицынѣ, неминуемо должно будетъ отойти на вновь строющіяся дороги. Одно изъ средствъ удержать для Грязе-Царицынской дороги, а слѣдовательно и для города Царицына, поступающій оттуда грузъ заключается въ предоставленіи возможно большихъ удобствъ пароходнымъ обществамъ въ нагрузкѣ, выгрузкѣ и перевозкѣ товаровъ. Въ настоящее время пароходы и баржи, вмѣщающіе въ себѣ сборные грузы, должны останавливаться для нагрузки и выгрузки у города Царицына въ трехъ пунктахъ: на пристаняхъ Соляной, Городской и Волжской. При непрерывномъ соединеніи этихъ трехъ пристаней рельсовымъ путемъ, естественно представится возможность для всѣхъ судовъ, по произволу, останавливаться только въ одномъ изъ сказанныхъ пунктовъ, и тѣмъ сократить какъ время, теряемое на остановки, такъ и расходы, вызываемые разбросанностью пристаней, какъ-то: содержаніе лишнихъ агентовъ, рабочихъ и проч. Вмѣстѣ съ этимъ сократится общій срокъ нахожденія груза въ пути какъ вслѣдствіе сокращенія из-

лишнихъ стоянокъ у пристаней, такъ и по той причинѣ, что съ устройствомъ соединительнаго пути пробѣгъ грузовъ по желѣзной дорогѣ будетъ значительно менѣе (на цѣлыя сутки, такъ какъ неизбѣжный нынѣ пробѣгъ грузовъ съ Волжской на Крутую и оттуда на Городище будетъ устраненъ). Кромѣ этого, грузъ, требующій срочной перевозки, какъ-то: свѣжая рыба, икра, виноградъ, арбузы, фрукты и проч., доставляемые въ настоящее время съ городской пристани гужемъ на станцію Царицынъ, съ устройствомъ соединительнаго пути могутъ поступать съ пароходовъ непосредственно въ вагоны, что будетъ способствовать, кромѣ сбереженія экономіи расхода на путевую перевозку, сохранности качества этого товара, обезцѣнивающагося при медленной перевозкѣ и частой перегрузкѣ.

Основное условіе устройства соединительнаго пути заключается въ томъ, чтобы расположеніе его по берегу Волги не препятствовало выгрузкѣ тѣхъ грузовъ, которые доставляются Волгою для потребленія въ самомъ Царицынѣ и его торговомъ районѣ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1892 г. 17 мая № 104).

XXII.

Изысканія по сооруженію желѣзной дороги отъ Уральска до Гурьева.

«Саратовскій Листокъ» слышалъ, что въ настоящее время инженерами Рязанско-Уральской дороги дѣлаются изысканія по постройкѣ дороги отъ Уральска до Гурьева. («Астрах. Справ. Листокъ» 1892 г. 21 августа № 181).

XXIII.

Новый проектъ (купца Трескинскаго) желѣзной дороги между Астраханью и Царицыномъ.

Въ настоящее время въ городѣ упорно циркулируютъ слухи о томъ, что Правительствомъ разрѣшено одной частной компаніи произвести предварительныя изысканія пути для проведенія между Астраханью и Царицыномъ желѣзной дороги Мы можемъ сообщить, что эти слухи не лишены фактическаго основанія.

Иниціатива, идея новаго предпріятія принадлежитъ временному Царицынскому купцу Трескинскому, который еще весною нынѣшняго года обратился къ Министру Путей Сообщенія съ докладной запиской, подробно излагающей обстоятельства, побудившія его просить разрѣшить ему въ принципѣ осуществленіе сказаннаго предпріятія и производство предварительныхъ изысканій.

По идеѣ г-на Трескинскаго, проектируемая желѣзная дорога должна быть облегченнаго типа въ родѣ существующей въ Петербургѣ конно-желѣзной дороги съ замѣною лошадей легкими паровозами, — которая бы и служила подъѣзднымъ путемъ къ Царицынской желѣзной дорогѣ, соединенной со всѣми россійскими дорогами и торговыми центрами.

Подъѣздной путь такого типа, по мнѣнію г. Трескинскаго, будетъ вполнѣ цѣлесообразенъ въ данной мѣстности, какъ по сравнительной дешевизнѣ его стоимости и расходовъ по эксплоатаціи, такъ и по количеству груза, провозимаго въ продолженіи зимняго полугодія, и кромѣ того, при весьма возможномъ развитіи товарнаго движенія въ будущемъ, рекомендуемая дорога облегченнаго типа постепенно можетъ быть превращена въ обыкновенную, не вызывая единовременныхъ большихъ затратъ.

По приблизительнымъ разсчетамъ г. Трескинскаго, длина всего пути съ разъѣздами опредѣлена въ 450 вер.; стоимость всего пути въ 4.500,000 руб. или 10,000 руб. на версту, считая въ томъ числѣ подвижной составъ и плату за отчужденныя на общемъ положеніи земли, которыя непригодны ни для какой культуры и не имѣютъ почти никакой цѣнности.

Расходы по эксплоатаціи и ремонту опредѣляются цифрою около 350,000 руб. въ годъ, валовой же заработокъ, принимая въ разсчетъ только грузъ въ 2 милліона пудовъ по цѣнѣ фрахта 50 коп. пудъ, составляетъ одинъ милліонъ рублей. Количество груза въ 2 милліона пудовъ не предполагаемое, а существующее, и можетъ быть доказано любымъ отчетомъ Грязе-Царицынской дороги.

Вѣсъ рельсовъ новой дороги, опредѣляемый въ 15 ф., легкія шпалы и отсутствіе надобности въ мостахъ, вполнѣ оправдываютъ цифру 10,000 р. на версту. («Астрах. Справ. Листокъ» 1892 г. 26 сентября № 209).

XXIV.

О предпринятыхъ на средства общества Рязанско-Уральской жел. дороги трудахъ экспедиціи по изслѣдованію Зауральскихъ степей и Усть-Урта до предѣловъ Хивы.

«Русскимъ Вѣдомостямъ» изъ Уральска пишутъ слѣдующее: Къ концу сентября заканчиваетъ свою дѣятельность большая экспедиція, снаряженная об—вомъ Рязанско-Уральской ж. д. и геологическимъ комитетомъ Министерства Государственныхъ Имуществъ, работавшая все истекшее лѣто въ предѣлахъ нашей области подъ руководствомъ старшаго геолога геологическаго комитета С. Н. Никитина въ составѣ 10 чел. различныхъ ученыхъ спеціалистовъ и техниковъ. Экспедиція эта имѣла задачею разностороннее научное и техническое *изслѣдованіе области нашихъ зауральскихъ степей и Усть-Урта до предѣловъ Хивы.* Экспедиція произвела правильныя изысканія желѣзнодорожнаго и колеснаго пути изъ Уральска, черезъ г. Уилъ, Усть-Уртъ къ Кунграду въ низовьяхъ р. Аму-Дарьи, а отсюда снова черезъ Усть-Уртъ *къ селенію Жилая Коса на Каспійскомъ морѣ, далѣе въ обходъ болотъ соляныхъ грязей въ устьяхъ р. Эмбы, Сагиза и Урала къ Гурьеву и вдоль Урала къ Уральску.* Пройдено съ боковыми экскурсіями частью совмѣстно всею экспедиціей, частью отдѣльными партіями болѣе 3000 вер., при чемъ большая часть пути снята вновь инструментально и частью маршрутною съемкой. Экспедиціи, предоставленной своимъ средствамъ и своимъ запасамъ, пришлось двигаться исключительно среди кочевого киргизскаго населенія, не знающаго по большей части иныхъ занятій, кромѣ разведенія барановъ и верблюдовъ. Экономистомъ и начальникомъ экспедиціи собрана масса данныхъ *о современномъ экономическомъ состояніи степи и ея населенія, о скотоводственной и другихъ родахъ промышленности, о торговыхъ путяхъ,* главныхъ направленіяхъ караваннаго движенія, о ярмаркахъ и торговыхъ центрахъ въ Уилѣ и Темирѣ и вообще о торговомъ движеніи между Уральскомъ, Уиломъ, *Гурьевомъ, Жилою Косою и Хивой.* Отмѣчены и изучались всѣ тѣ природныя условія страны, которыя могли бы поднять экономическое благосостояніе и производительность края и, между прочимъ, возможность развитія земледѣлія, находящагося здѣсь еще въ зачаткѣ. Нужно надѣяться, что опубликованіе отчета экспедиціи въ значительной мѣрѣ пополнитъ уже достаточно устарѣлыя свѣдѣнія объ этомъ краѣ, помѣщенныя въ

извѣстномъ сочиненіи Мейера о киргизскихъ степяхъ, изданномъ въ 1865 году. Особенное вниманіе было обращено на водоносность степи, условія распредѣленія въ ней прѣсныхъ и солоноватыхъ водъ, образованіе соляныхъ озеръ и рѣкъ, несущихъ соляную и горькую воду, условія введенія различныхъ системъ искусственнаго орошенія степи и вообще увеличенія на ней площадей, годныхъ для культуры. Горный инженеръ, прикомандированный къ экспедиціи, имѣлъ спеціальное порученіе выяснить помощью буровыхъ работъ вопросъ о нефтеносности нѣкоторыхъ источниковъ и колодцевъ, опредѣленіе характера залеганія, мощности и качества нѣкоторыхъ наиболѣе крупныхъ соляныхъ озеръ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1892 г. 29 сентября № 210).

XXV.

Сущность соображеній г. Трескинскаго, составителя новаго проекта желѣзной дороги между Астраханью и Царицыномъ.

Городъ Астрахань—городъ рыбопромышленный по преимуществу. Астрахань даже называютъ «житницей рыбы» для большей части Имперіи. У «житницы рыбы» есть, однако, много обстоятельствъ, мѣшающихъ процвѣтанію ея рыбныхъ промысловъ и торговли. Однимъ изъ такихъ обстоятельствъ—и едва-ли не самымъ главнымъ—слѣдуетъ считать неудобный способъ перевозки грузовъ и пассажировъ между Астраханью и Царицыномъ въ зимнее время. Въ зимнее время Астрахань не можетъ успѣшно конкурировать съ тѣми рыбными промыслами Россійской Имперіи, которые соединены съ главными торговыми рынками желѣзнодорожными или иными удешевленными путями сообщенія, уменьшающими какъ срокъ, такъ и цѣну провоза товара. Въ зимнее время торговыя сдѣлки съ рыбою Астраханскихъ промысловъ сокращаются до нежелательнаго минимума. Какъ только навигація на Волгѣ закрывается, рыбу изъ Астрахани до Царицына приходится доставлять такъ называемымъ гужевымъ путемъ при срокѣ въ 15 дней и платѣ отъ 1 р. до 1 р. 50 коп. за пудъ и то только по хорошей дорогѣ. Если же дорога плоха, идутъ дожди, то рыба, особенно свѣжая и малосольная, обрекается на порчу, сбывается за безцѣнокъ или же сожигается. Такой гужевой путь представляетъ очень много неудобствъ: имъ можно отправлять только высшіе сорта рыбы въ размѣрѣ 50% улова, остальная часть солится; малоцѣнные же сорта, стоимостью на мѣстѣ въ свѣжемъ видѣ отъ 80

до 90 коп. за пудъ, остаются на промыслахъ до весны, крѣпко засаливаются и сушатся и, такимъ образомъ, обезцѣниваются до 1/6 ихъ первоначальной стоимости. Часто рыбу такихъ сортовъ совсѣмъ выбрасываютъ, какъ продуктъ, не имѣющій никакой цѣны. Между тѣмъ дѣло для нашихъ рыбопромышленниковъ приняло бы совершенно другой оборотъ, если бы существовалъ желѣзнодорожный подвозный путь къ Царицыну.

Вотъ сущность тѣхъ соображеній, изъ которыхъ, главнымъ образомъ, исходилъ иниціаторъ новаго желѣзнодорожнаго предпріятія временный Царицынскій купецъ С. С. Трескинскій, когда въ докладной запискѣ, поданной Министру Путей Сообщенія излагалъ обстоятельства, доказывающія пользу и даже необходимость проведенія желѣзной дороги между Астраханью и Царицыномъ. Кромѣ вышеизложеннаго, Т. указывалъ еще и на то, что не малый ущербъ въ заработкѣ, при отсутствіи хорошаго сообщенія между Царицыномъ и Астраханью, несетъ и Каспійскій флотъ, не имѣя обратныхъ изъ Астрахани груза и пассажировъ въ продолженіи почти двухъ мѣсяцевъ осенью и одного мѣсяца весною. Большіе расходы несетъ также казна, платя за содержаніе почтовыхъ станцій, перевозку войскъ, этаповъ и провіантъ. О типѣ проектируемой желѣзной дороги мы уже сообщали. («Астрах. Справ. Листокъ» 1892 г. 30 сентября № 211).

XXVI.

Къ вопросу о желѣзной дорогѣ «Астрахань-Царицынъ».

(Отзывы «Астраханскаго Вѣстника», «Русской Жизни», «Волго-Донскаго Листка» и «Саратовскаго Листка»).

Недавно мы сообщили о проектѣ новой желѣзной дороги, облегченнаго типа, отъ Астрахани до Царицына, представленномъ въ Министерство Путей Сообщенія Царицынскимъ купцомъ г. Т. Сообщеніе это, повидимому, заимствовали «Бирж. Вѣд.», а «Сѣв. Т. Агентство» разнесло его по Россіи. Газеты заговорили о проектѣ.

«Астраханскій Вѣстникъ», спустя нѣсколько дней послѣ напечатанія нами замѣтки, началъ вышучивать проектъ и пообѣщалъ поговорить о немъ *серьезно* въ недалекомъ будущемъ. Вчера имъ помѣщена справка, заимствованная изъ нашей газеты за 1881 г., о прежнихъ проектахъ. Обѣщанныя же *серьезныя* разсужденія, надо полагать, онъ напечатаетъ сегодня.

Пока что, а въ столичныхъ газетахъ уже появилось и дѣйствительно серьезное слово по поводу проекта. Сотрудничающій и у насъ „*В. Скл.*“ помѣстилъ въ «Русской Жизни» статью: «Новая дорога», съ которой мы здѣсь и познакомимъ нашихъ читателей.— «Осуществится-ли это предпріятіе? — спрашиваетъ В. Скл., достаточно знающій нашъ край, чтобы дѣйствительно серьезно разсуждать о проектѣ. Предсказать трудно, но соединеніе Астраханскаго края съ внутренней Россіей *должно* осуществиться,—*нужно,* чтобы оно осуществилось. Потребность въ жел. дорогѣ «Царицынъ-Астрахань» предусмотрѣна давно: эта линія нанесена на карту общаго проекта желѣзно-дорожной Россійской сѣти. До сихъ поръ, однако, всѣ попытки выполнить этотъ планъ разбивались о неувѣренность въ достаточности грузовъ, могущихъ окупить содержаніе длиннаго пути по рѣдко заселенной и бѣдной продуктами степи. Еще въ 1875—81 годахъ нѣкоторая часть Астраханскаго торгово-промышленнаго мірка усиленно агитировала въ пользу жел. дороги на Царицынъ, но всѣ старанія агитаторовъ убѣдить казну въ выгодѣ предпріятія остались безуспѣшными, хотя тогда же въ цѣпь доказательствъ въ пользу дороги вводился аргументъ,—повидимому, измѣнившій нынѣ взгляды мѣстныхъ властей на то же дѣло. Говорилось именно, что край, съ сомнительнымъ въ извѣстномъ смыслѣ населеніемъ (киргизы), могущій при случаѣ быть средоточіемъ военныхъ запасовъ и силъ, нуждается въ рельсовомъ пути. Доказательство это не считалось серьезнымъ, и не далѣе какъ въ концѣ прошлаго или началѣ этого года губернскія власти г. Астрахани высказались противъ жел. дороги на Царицынъ. Однако «холерные безпорядки», бывшіе въ 20-хъ числахъ іюня и угрожавшіе всему городу истребленіемъ, заставили взглянуть нѣсколько другими, чѣмъ прежде, глазами на изолированность г. Астрахани. Хорошо, что безпорядки произошли лѣтомъ, когда войска на пароходахъ могли быть относительно скоро двинуты на театръ безпорядковъ,—а что было бы въ теченіи тѣхъ зимнихъ пяти мѣсяцевъ, въ продолженіе коихъ городъ и край, отдѣленные отъ остальной Россіи громаднымъ пустыремъ, всецѣло предоставлены собственнымъ мизернымъ силамъ? А Ветлянская чума, тифъ да холера,—въ области сѣвернаго Каспія,—развѣ этихъ предосторожностей не достаточно? По крайней мѣрѣ *нынѣ* они считаются достаточными, судя по свѣдѣніямъ о проектѣ. Но, признавая безусловную необходимость соединенія сѣвернаго прикаспійскаго района съ внутренней Россіей, нельзя не пожелать болѣе тщательной разработки вопроса: какое направленіе пути выгоднѣе,—на *сѣверъ* отъ Астрахани или на *западъ* къ желѣзнодорожнымъ узламъ южно-Россійской сѣти. Линія на Царицынъ непремѣнно будетъ конкурировать съ пароходствомъ, иначе

ей лѣтомъ нечего будетъ дѣлать, тогда какъ западная линія вреда волжскому судоходству не нанесетъ».

Затѣмъ въ послѣднемъ № «Волго-Донскаго Листка» мы находимъ замѣтку довольно тревожнаго характера. Царицынская газета прежде всего, и совершенно напрасно, утверждаетъ, что «ни одна Царицынская торговая фирма не занималась проектомъ желѣзнодорожнаго соединенія г. Царицына съ Астраханью, такъ какъ такихъ фирмъ у насъ нѣтъ». Въ высшей степени странное утвержденіе. Ну, если фирмы нѣтъ, есть Царицынскій купецъ г. Т., проектъ котораго мы читали и имѣли въ своихъ рукахъ.—Далѣе Царицынская газета говоритъ: «Напротивъ, въ Царицынѣ теперь господствуетъ такое настроеніе, которое враждебно относится къ проведенію какихъ-либо дорогъ, не говоря уже о параллельныхъ линіяхъ Грязе-Цариц. ж. д., но и такихъ, которыя увеличивали бы провозоспособность и доходность нашей дороги. Это доказалъ заторможенный проектъ соединенія ст. «Волжской» съ «Соляной пристанью». Если бы наши торговыя фирмы дѣйствительно желали этого соединенія, то не стали бы изъ какихъ то пустяковъ расходиться съ управленіемъ Грязе-Цариц. ж. дороги. Затѣмъ, вопросъ о проведеніи желѣзной дороги отъ Царицына до Астрахани уже разъ возникалъ, и наше купечество въ одинъ голосъ рѣшило, что эта линія будетъ вредна Царицыну, такъ какъ съ проведеніемъ ея не будетъ надобности ни въ рыбныхъ складахъ, существующихъ теперь въ Царицынѣ, ни въ соляныхъ, ни въ нефтяныхъ. Всѣ эти склады и конторы должны закрыться, такъ какъ будетъ достаточно ихъ имѣть въ Астрахани и Владиміровкѣ. Словомъ, Царицынъ превратится въ транзитный пунктъ, на подобіе Борисоглѣбска, безъ всякой надежды когда либо развиться въ крупный торговый центръ. Это—другая причина, почему Царицынскія «торговыя фирмы» не могли принять участія въ составленіи проекта «облегченной» дороги между Царицыномъ и Астраханью. Эта дорога дѣйствительно облегчитъ нашъ городъ, но такимъ образомъ что очень многимъ торговымъ фирмамъ придется не по вкусу это облегченіе»... Какъ облегчитъ новая желѣзная дорога Царицынъ, — тамошней газетѣ лучше знать, — но мы удивляемся только мнѣніямъ, высказаннымъ газетою. Съ какой радости къ проекту приплели *„фирмы“*, когда проектъ принадлежитъ одному купцу г. Т. и имъ однимъ поданъ? Почему газета думаетъ, что ни одинъ Царицынскій купецъ не отважится ради своего кармана поступиться интересами своего города? Неужели всѣ царицынцы такъ добродѣтельны и патріотичны?

Мы констатировали фактъ и привели доводы изъ самого проекта г. Т. — сущность его соображеній. Сегодня же привели соображенія В. Скл и Царицынской газеты. Рано или поздно желѣзная

дорога отъ Астрахани къ Царицыну будетъ,—въ этомъ нельзя сомнѣваться, но кто отъ этого выиграетъ или проиграетъ,—вопросъ слишкомъ сложный. Кто выиграетъ, а кто и проиграетъ! («Астрах. Справ. Листокъ» 1892 г. 11 октября № 220).

Проектъ проведенія желѣзной дороги отъ Царицына до Астрахани, по словамъ корреспондента «С. Листка», не даетъ покоя Дубовскимъ коммерсантамъ. Слышно, что подано нѣкоторыми гласными заявленіе въ думу о продленіи линіи Грязе-Царицынской дороги до посада Дубовки. На дняхъ по этому поводу состоится засѣданіе думы. Говорятъ, что администрація Грязе-Царицынской дороги отнеслась вполнѣ сочувственно къ этой иниціативѣ и не прочь съ своей стороны войти въ нѣкоторыя комбинаціи съ представителями Дубовки. Если эта идея осуществится, то Дубовка, какъ думаютъ дубовчане, займетъ выдающееся торговое положеніе въ низовьяхъ Волги, и передъ ней-де долженъ будетъ спасовать даже Царицынъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1892 г. 11 ноября № 245).

XXVII.

Нѣчто о проектѣ желѣзнодорожнаго пути отъ Астрахани до Царицына.

(Мнѣніе лица, близко стоящаго къ транспортному дѣлу по означенному тракту).

Въ виду того интереса, какой составляетъ теперь проектъ г. Т. о желѣзно-дорожномъ пути отъ Астрахани до Царицына, а равно и важности самого вопроса, мы не можемъ не удѣлить мѣсто мнѣнію одного изъ близко стоящихъ къ транспортному дѣлу по означенному тракту лицъ, доставившаго намъ свои соображенія. Приводимъ ихъ:

«Извѣстно, что нѣкіимъ царицынскимъ коммерсантомъ Т. выработанъ и представленъ кому слѣдуетъ проектъ о проведеніи желѣзнодорожнаго пути между Астраханью и Царицыномъ. Какъ здѣшній обыватель и человѣкъ, близко стоящій къ мѣстной промышленности и эксплоатаціи перевозки грузовъ между вышепоименованными пунктами, я позволяю себѣ коснуться настоящаго вопроса, приведя нѣсколько моихъ взглядовъ.

«Въ настоящее время сообщеніе между Астраханью и Царицыномъ поддерживается въ навигаціонное время, т. е. въ весенніе, лѣт-

ніе и осенніе мѣсяцы, пароходами и баржами; зимой-же по случаю замерзанія Волги (въ трехъ съ половиной мѣсячный періодъ) сообщеніе поддерживается сухопутнымъ трактомъ на лошадяхъ и верблюдахъ.

«Недостатка въ подвижномъ перевозочномъ составѣ какъ лѣтомъ, такъ и зимой не ощущается (можно даже сказать, что есть избытокъ). Доказывается это ежегоднымъ увеличеніемъ нашей рѣчной флотиліи, запрудившей Волгу до того, что ощущается большой недостатокъ кладей и пассажировъ, происходитъ громадная конкуренція въ удешевленіи фрахтовъ и пассажирской платы, дошедшихъ въ послѣднее время до минимума. Все это, вмѣстѣ взятое, влечетъ за собою частыя ликвидаціи дѣлъ и раззореніе даже цѣлыхъ, когда-то солидныхъ, пароходныхъ обществъ. Въ виду этого предполагаемый желѣзнодорожный путь конкуррентомъ пароходству быть ни въ какомъ случаѣ не можетъ. Товароотправитель въ навигаціонное время никогда не рѣшится сдать свой грузъ желѣзной дорогѣ, такъ какъ тарифъ желѣзной дороги въ сравненіи съ пароходствомъ даже почтовымъ, не говоря уже о баржевомъ, будетъ гораздо дороже. Для примѣра допущу, что желѣзная дорога вырабатываетъ для себя удешевленный тарифъ за весь путь своего пятисотверстнаго разстоянія, не раздѣляя даже товары по классификаціи—среднюю цѣну 12 коп., даже 10 коп. съ пуда; пассажирскіе пароходы взимаютъ за этотъ же путь не дороже 6 и 7 коп., буксирные же — если сюда включить еще наливное милліонное количество пудовъ нефтяныхъ остатковъ и керосина—(средняя цифра) не дороже $2^1/_2$ коп., включая сюда нагрузку и выгрузку. Скорость товарнаго движенія по желѣзной дорогѣ гораздо медленнѣе даже буксирнаго пароходства; скорость товарныхъ поѣздовъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ исчисляется въ среднемъ, включая остановку поѣздовъ на промежуточныхъ станціяхъ, въ часъ 10 — 11 верстъ, тогда какъ почтово-пассажирскіе пароходы дѣлаютъ вверхъ по Волгѣ въ часъ до 20 верстъ, внизъ до 30 вер., срочные буксирные до 12 и 13 вер. въ часъ. Это играетъ, какъ извѣстно, не маловажную роль... Пассажирское движеніе нашихъ пароходовъ своимъ удобствомъ, комфортабельностью, дешевизной проѣзда, наконецъ скоростью имѣетъ не малое преимущество передъ желѣзной дорогой. Согласитесь, читатель: если бы вамъ предстояла поѣздка въ Царицынъ по желѣзной дорогѣ или на пароходахъ,—я надѣюсь, что вы выбрали бы послѣднее. Во первыхъ—дешевизна проѣзда. По таксѣ парох. обществъ до Царицына за I классъ взимается 9 р. 80 коп., за II—5 р. 25 коп., за III—почти не существующій—замѣненный нынѣ IV, или артельнымъ,—взимается 1 руб. Такихъ цѣнъ проѣзда такого разстоянія по желѣзной дорогѣ у насъ въ Россіи встрѣтить не мыслимо; ихъ можно встрѣтить развѣ только на Американскихъ дорогахъ. Кромѣ того просторность и чистота помѣщеній, удоб-

ства, буфеты и кухни и что всего важнѣе,—это избѣжаніе желѣзнодорожной тряски. Все это можетъ вполнѣ говорить за преимущества передъ желѣзной дорогой пароходства. Такимъ образомъ, по моимъ взглядамъ, работа желѣзной дороги въ навигаціонное время будетъ малоуспѣшна...

«Теперь коснусь зимнихъ мѣсяцевъ, именно того времени, когда Астрахань бываетъ положительно отрѣзана отъ прочаго міра, т. е. тѣхъ трехъ съ половиной мѣсяцевъ, на которые болѣе всего и надѣялся авторъ проекта—Царицынскій коммерсантъ Трескинскій.

«Я разсчитываю, что количество грузовъ, вывозимыхъ за зиму изъ Астрахани и уѣздовъ, выражается среднимъ числомъ въ 800,000 пуд., т. е. мороженой рыбы до 400,000 п., зазимовавшихъ малосоловъ къ зимней отправкѣ 300,000 п., персидскихъ товаровъ до 50,000 п., и разныхъ приходящихъ изъ верховыхъ городовъ товаровъ до 50,000 п. Допустимъ даже, что одинъ милліонъ пуд. Для перевозки таковаго пріѣзжаютъ ежегодно изъ уѣздовъ крестьяне, а равно и кочевые киргизы и калмыки, до 8000 подводъ на лошадяхъ и верблюдахъ, которые дѣлаютъ въ зиму до Царицына по двѣ и по три «ходки». Цѣна за провозъ клади колеблется постоянно между 30—50 коп. съ пуда; въ крайнемъ случаѣ, когда по чему-либо явится недостатокъ въ подводахъ, то цѣна доходитъ иногда до 80 коп. за пудъ и держится какіе-нибудь 2 или много 3 дня; затѣмъ съ приходомъ новыхъ подводъ цѣны быстро падаютъ и достигаютъ своей прежней нормы, но такіе случаи бываютъ весьма рѣдко. Причина задержки прихода—это условія погоды, грязь, мятели и гололедица. Такимъ образомъ съ проведеніемъ желѣзнодорожнаго пути, допустимъ, что весь этотъ насущный заработокъ бѣдняковъ-крестьянъ и кочевниковъ всецѣло перейдетъ желѣзной дорогѣ. Если взять все, мною предполагаемое, количество одномилліоннаго груза, при установленіи желѣзною дорогою спеціальнаго зимняго тарифа хотя-бы 35 коп. съ пуда, то получится товарнаго сбора 350,000 р. На пассажирское движеніе въ зимнее время желѣзн. дор. расчитывать нечего, ибо это время Астрахань, а равно и уѣзды ея отдаются почти полнѣйшей спячкѣ, чему много способствуетъ прекращеніе сообщеній съ моремъ. Предположимъ, что дорога отъ пассажирскаго движенія выручитъ за зиму 50,000 рублей. Такимъ образомъ весь валовой заработокъ ж. д. составитъ до 400,000 р. Содержаніе-же въ годъ подвижнаго состава, администраціи, расходы на ремонтъ и проценты на затраченный капиталъ,—все, вмѣстѣ взятое, составитъ кругленькую сумму около 600,000 р. Такимъ образомъ огромные барыши, на которые надѣялся г. Т., являются синицей въ небѣ»... («Астрах. Справ. Листокъ» 1892 г. 14 ноября № 248).

П. Б—въ.

XXVIII.

Рязанско-Уральская желѣзная дорога и Саратовъ, какъ новый рынокъ для сбыта рыбныхъ товаровъ.

(Отъ собственнаго корреспондента въ Царицынѣ *).

Нѣсколько мѣсяцевъ тому назадъ Астраханскіе рыбопромышленники, узнавъ о преобразованіи общества Рязанско-Козловской желѣз. дороги въ общество Рязанско-Уральской, заговорили о переходѣ главнаго Царицынскаго рыбнаго рынка *въ гор. Камышинъ* (?!). Такое предположеніе, какъ теперь выяснилось, основано было на разныхъ заключеніяхъ и невѣрныхъ слухахъ.

Въ интересахъ всего края, а въ особенности Каспійско-Волжскаго рыбнаго промысла, заручившись предварительно изъ *вѣрныхъ* источниковъ данными по этому дѣлу, я снѣшу разъяснить циркулирующіе слухи путемъ послѣдующихъ сообщеній.

Общество Рязанско-Уральской ж. д. въ утвердительномъ смыслѣ рѣшило обосновать на р. Волгѣ *въ гор. Саратовѣ главный* пунктъ и рынокъ для складовъ, храненія и передвиженія по своимъ новымъ путямъ рыбы и рыбныхъ продуктовъ въ соленомъ и свѣжемъ видѣ каспійско-волжскихъ и уральскихъ промышленниковъ, а современемъ и аральскихъ. При этомъ за Камышинской пристанью оставляется лишь *второстепенное* право. Об-во уже въ настоящемъ году приступило къ сооруженію путей и разныхъ приспособленій. Но прежде чѣмъ перейти къ перечисленію ихъ и тѣхъ удобствъ, которыя готовитъ оно для будущихъ своихъ грузо-отправителей въ г. Саратовѣ и къ другимъ пунктамъ, я предпошлю нѣсколько соображеній, послужившихъ отчасти основаніемъ къ возникновенію акціонернаго об-ва по постройкѣ Рязанско-Уральской жел. дороги.

Назадъ тому 20 лѣтъ об-во Грязе-Царицынской ж. д., соединивъ г. Царицынъ со ст. «Грязи» и «Калачъ» (на Дону) желѣзными путями, въ скоромъ времени стянуло къ себѣ сотни милліоновъ пудовъ рыбныхъ, лѣсныхъ, соляныхъ и нефтяныхъ грузовъ. Прежніе рынки сбыта этихъ товаровъ,—одни въ силу необходимости, а другіе—въ исключительныхъ выгодахъ, должны были закрыться. Такъ, напр., Саратовскій рыбный рынокъ, гдѣ прекрасно процвѣтала рыбная торговля, палъ, и все дѣло перешло въ Царицынъ. Не имѣя себѣ конкуррента,

*) Si non e vero,—ben trovato. Прим. ред. «А. С. Л.»

Грязе-Цариц. ж. д., какъ и всякій монополистъ, прежде всего заботилась лишь только о своихъ личныхъ интересахъ, достигая повышенія на биржахъ акцій. Об - во было не отзывчиво къ пониженію высокихъ своихъ тарифовъ, оно не заботилось объ удобствахъ по отношенію складовъ и храненію цѣнныхъ товаровъ, а поэтому въ интересахъ торговцевъ и грузоотправителей ничего не предпринимало и приспособленій не дѣлало.

Для примѣра возьмемъ хотя бы рыбный рынокъ въ Царицынѣ. Безъ преувеличенія можно сказать, что по дорогѣ въ теченіе двадцати лѣтъ перевезено разныхъ рыбныхъ грузовъ около *200 милл. пуд.* и при этомъ *по высокимъ тарифамъ,* но для удобствъ рыбнаго рынка въ интересахъ торговцевъ ничего не сдѣлано. Всѣ рыбные лабазы — при Царицынской и Волжской станціяхъ, платформы по берегу р. Волги, площадки около лабазовъ для выгрузки рыбы и все совершенно до послѣдней щепки *сооружено рыботорговцами личными заботами и на собственныя свои средства.* Эти постройки до сихъ поръ ремонтируются ими же, а об-во ж д. не только не вбило своего, хотя бы ржаваго, гвоздя въ дѣло, но стѣснило владѣльцевъ въ правахъ собственности, путемъ отбиранія отъ послѣднихъ подписокъ въ томъ, что: 1) рыбопромышленникъ, устраивая на собственныя свои средства площадку для склада своего товара, не имѣетъ права отказывать желающимъ, всѣмъ безъ исключенія, на эту же площадку складывать чужіе товары; и 2) всѣ строенія, по истеченіи короткаго срока, должны быть *переданы* въ полную собственность дороги — *безвозмездно.* Эти обстоятельства отняли всякую возможность у рыбопромышленника дѣлать на свои средства капитальныя и удобныя приспособленія для дѣла, ибо никому не охота перегружать собственныя деньги въ чужіе карманы и крыть чужія крыши.

Идемъ дальше. Правленіе об-ва, въ интересахъ дороги, сосредоточивъ отправку рыбныхъ и лѣсныхъ грузовъ съ «Волжской» пристани, стѣснило всѣхъ до послѣдней крайности; пристань на всемъ протяженіи оказалась перерѣзанной ж д. путями, застроенной лабазами и во дворахъ послѣднихъ лачужками; береговая часть вся сплошь, не исключая и бичевника, завалена лѣсными и рыбными товарами; послѣдніе круглый годъ находятся подъ открытымъ небомъ на жарѣ, подъ дождемъ, въ грязи и снѣгу. При такой ужасной тѣснотѣ и скученности товаровъ и построекъ на милліоны рублей, въ противопожарномъ отношеніи ничего не сдѣлано. Водопровода нѣтъ; спеціальной пожарной команды тоже. Въ санитарномъ отношеніи—полная запущенность. Терпима передѣлка въ лабазахъ рыбныхъ товаровъ; за отсутствіемъ постоянныхъ ретирадовъ, практикуются передвижныя будки, и тысячи рабочихъ загрязняютъ всюду берегъ экскрементами; наконецъ, дорога

обязываетъ рыбопромышленниковъ чистить водосточные каналы, куда, къ случаю добавить, сметается всякій соръ изъ порожнихъ пассажирскихъ и товарныхъ вагоновъ, и въ заключеніе практикуется, ничѣмъ не оправдываемая, задержка въ выдачѣ рыбопромышленникамъ денегъ, получаемыхъ дорогой по наложеннымъ платежамъ.

Все это, вмѣстѣ взятое, и многое другое, о чемъ уже своевременно писалось, тяжелымъ бременемъ легло не только на товаровладѣльцевъ и грузоотправителей, но сильно затормозило прогрессъ самой промышленности, результатомъ чего послѣдовали недоразумѣнія, претензіи и жалобы, на которыя не обращалось должнаго вниманія, ибо дѣло оставалось при старыхъ порядкахъ.

Надолго можетъ быть еще затянулось бы такое положеніе дороги, но, къ счастью, на безхозяйность было обращено вниманіе людей прогресса въ желѣзнодорожномъ мірѣ, а можетъ быть кого и посильнѣе, словомъ оборудовалось новое предпріятіе, нашлись капиталы, а съ ними явился Грязе-Царицынской ж. д. сильный конкурентъ въ лицѣ акціонернаго общества Рязанско-Уральской жел. дороги, во главѣ котораго стоятъ: акціонеры—гг. Померанцевъ, Зуровъ и Друри; правленіе—гг. Ададуровъ, Федоровъ, Верховскій и Дейнбергъ, съ уполномоченнымъ по дѣламъ общества г. Лапшинскимъ и главнымъ строителемъ инженеромъ Рипасъ.

Чтобы судить о новыхъ желѣзнодорожныхъ путяхъ, я позволяю себѣ войдти въ подробное перечисленіе линій, пристаней и складовъ собственно не только въ интересахъ одного рыбнаго промысла, но и другихъ, тѣсно связанныхъ съ нимъ: *солянаго, нефтянаго, пароходскаго* и проч.

Съ сѣтью, которая будетъ эксплоатироваться об-вомъ, достаточно знакомятъ насъ условія преобразованія об-ва Рязанско-Козловской ж. д. въ об-во Рязанско-Уральской, Высочайше утвержденныя 11 января 1892 г., на основаніи которыхъ казна сдала въ аренду новому об-ву Рязанско-Козловскую ж. д. на 50 лѣтъ и предоставила право построить желѣзно-дорожныя линіи въ одинъ путь: ширококолейную облегченнаго типа—отъ Тамбова чрезъ селеніе Уварово и г. Балашовъ къ г. Камышину Саратовской губ. и узкоколейную, въ 3,2809 фута (1 метръ) шириною, отъ Уральска къ слободѣ Покровской противъ Саратова и желѣзнодорожную вѣтвь ширококолейную облегченнаго типа отъ г. Лебедяни до г. Ельца. Кромѣ того подъѣздные узкоколейные пути отъ городовъ Вольска, Петровска, Сердобска и селенія Баланды Саратов. губ. къ Козлово-Саратовской ж. дорогѣ и отъ г. Николаевска къ Уральской ж. д., равно какъ къ ней же и отъ селенія Александровъ Гай, Новоузенскаго уѣзда.

Затѣмъ об-во устраиваетъ соотвѣтственно потребностямъ движенія:—*пристани* въ гг. Саратовѣ и Камышинѣ и слободѣ Покровской, съ объустройствомъ переправы черезъ Волгу отъ слоб. Покровской до г. Саратова. Переправа у г. Саратова, для перевозки чрезъ Волгу грузовъ, багажа и пассажировъ между Саратовскою и Уральскою ж. дорогами, будетъ производиться постоянно, конечно за исключеніемъ времени ледоходовъ и сильныхъ паводковъ, препятствующихъ безопасному сообщенію.

Склады об-во строитъ на эксплоатируемыхъ линіяхъ и вѣтвяхъ, въ томъ числѣ на Козлово-Саратовской ж. д., для *рыбныхъ*, нефтяныхъ и иныхъ грузовъ; такъ называемые завозные склады для нефтяныхъ грузовъ, а также склады и элеваторы съ необходимыми приспособленіями для очистки и сортировки зерновыхъ хлѣбовъ будутъ на главнѣйшихъ станціяхъ, съ устройствомъ къ симъ складамъ и элеваторамъ подъѣздныхъ путей.

На устройство пристаней и складовъ об-во *на первое время* ассигновало *5 милл. 500 тыс. руб.* Чтобы возможно было судить о распредѣленіи этой суммы въ частностяхъ, я привожу слѣдующія подробности:

А) *Саратовъ.* На устройство пристани 750 тыс. руб.; на склады *для рыбы,* нефти и проч. 250 тыс. руб.; *Покровская.* На устройство пристани 150 т. р., на склады для нефти и проч. 50 т. руб.; *Саратовъ и Покровская.* Хлѣбныя зернохранилища и на склады 800 т. руб.

Б) *Камышинъ.* На устройство пристани 350 тыс. руб., на склады: соляные, нефтяные, *рыбные* и проч. 100 тыс. руб., хлѣбныя зернохранилища 160 т. руб.

В) На завозный нефтяной и керосиновый склады въ Козловѣ или въ другомъ узлѣ Рязанско-Козловскаго участка приблизительно на $1^1/_2$—2 милл. пуд.—250 тыс. руб.

Г) Зернохранилища: а) по 400 тыс. пудъ: въ Еланѣ, Балашовѣ и при пересѣченіи р. Медвѣдицы на Камышинской ж. дорогѣ, въ Дергачахъ на Уральской ж. д., на каждый около 160 т. руб.; б) по 150 тыс. пуд.: въ Аткарскѣ, Ртищевѣ, Салтыковкѣ, Кирсановкѣ, Тамбовѣ (Коз.-Сар. ж. д.), Уваровкѣ (Камышинск. д.), Уральскѣ (Урал. д.), Новоузенскѣ (Урал. д.) и Богоявленскѣ (Рязанско-Козл. д.) на каждый по 60 тыс. руб.; в) въ среднемъ по 100 тыс. пуд. на 31 станціяхъ Козлово-Саратовской, Камышинской и Уральской ж. д. и Елецкой вѣтви, полагая на каждый по 40 тыс. руб., а остальные 220 т. руб. об-во затрачиваетъ на подъѣздные и друг. пути, жилые дома и т. п. устройства на пристаняхъ и при складахъ.

Кромѣ того Рязанско-Уральская жел. дорога предлагаетъ нынѣ-же рыбопромышленникамъ, желающимъ имѣть собственные склады и ам-

бары для рыбы вообще, предназначаемой для отправленія по мѣрѣ требованія на рынкахъ, выбирать подъ эти постройки свободные участки земли въ Саратовѣ и на другихъ станціяхъ, а такъ-же и въ Москвѣ. Для этой цѣли об-вомъ дороги въ Саратовѣ строятся пути вдоль берега Волги, протяженіемъ около 17 верстъ, которые *при посредствѣ* пріобрѣтенной и находящейся уже въ Саратовѣ *землечерпалки,* всѣ несомнѣнно будутъ доступны *) для судоходства, и къ услугамъ рыбопромышленниковъ найдется вполнѣ удобное мѣсто не только для постройки амбаровъ при дебаркадерахъ об-ва, но и для постановки желающими своихъ собственныхъ дебаркадеровъ съ амбарами или лабазами при нихъ. При этомъ зимовка судовъ обезпѣчена, если обратить вниманіе на устраивающійся въ Саратовѣ затонъ, удобный для зимовки судовъ.

Затѣмъ об-во заарендовало въ гор. Москвѣ при желѣзно-дорожныхъ путяхъ Московско-Казанской дороги мѣсто, на которомъ предлагаетъ желающимъ рыбопромышленникамъ построить рыбные склады, лабазы, выхода съ ледниками, обѣщая при этомъ войти въ соглашеніе съ банками, которые, при участіи правленія дороги, будутъ выдавать *ссуды подъ рыбные товары,* доставленные въ склады, или-же правленіе дороги будетъ выдавать документы въ видѣ свидѣтельствъ на руки рыбопромышленникамъ, облегчающіе залогъ товара.

Далѣе заботы об-ва распространяются къ принятію мѣръ по отношенію къ сохраненію рыбы, задерживаемой до продажи ея въ Саратовѣ. Для этой цѣли дорога сама устраиваетъ въ Саратовѣ, при городской товарной станціи, *рыбные съ ледниками склады,* въ которыхъ рыба будетъ сохраняться безъ порчи, такъ какъ ледники устраиваются по типу рыбосольныхъ холодныхъ выходовъ на Астраханскихъ промыслахъ.

Кромѣ того въ виду возростающаго съ каждымъ годомъ спроса на рыбу свѣжую и неудовлетворенія онаго, за недостаткомъ подвоза въ лѣтнее время, правленіе об-ва Рязанско-Уральской дороги, *желая способствовать развитію перевозокъ свѣжей рыбы во льду въ теченіи лѣтняго сезона,* путемъ предоставленія рыбопромышленникамъ всевозможныхъ удобствъ, принимаетъ слѣдующія мѣры къ веснѣ 1893 г.

Устраиваетъ нынѣ-же на станціяхъ Саратовъ и Козловъ своей дороги *спеціальные ледники,* которые и будутъ набиты льдомъ въ теченіи настоящей зимы. Ледъ этотъ предназначается для пользованія отправителей; нагрузку рыбы въ вагоны со льдомъ рѣшено предоста-

---

*) *Очень сомнительно!* (курсивъ редакціи) такъ какъ съ Волгой бороться у Саратова можно только въ проектахъ и на бумагѣ.

Прим. ред. «А. С. Л.»

вить производить на дебаркадерѣ Саратовской станціи, къ которому могутъ причаливать всякія суда съ рыбой; въ Козловѣ будетъ добавляться необходимое количество льду въ вагоны, которые будутъ вскрываться и закрываться подъ личнымъ наблюденіемъ мѣстнаго начальника станціи, и затѣмъ будутъ приняты всѣ мѣры къ самой ускоренной доставкѣ рыбы изъ Саратова въ Москву, Петербургъ, Варшаву и другіе пункты назначенія. Наконецъ правленіе, предоставляя всѣ льготы, удобства и полный просторъ къ развитію дѣла, не остановилось предъ *пониженіемъ тарифовъ*. До послѣдняго времени тарифы на перевозку рыбныхъ товаровъ чрезъ Саратовъ были урегулированы съ провозными платами чрезъ Царицынъ лишь до Москвы и станцій, расположенныхъ на желѣзныхъ дорогахъ, соединяющихъ Москву съ этими пристанями. Вслѣдствіе ходатайства правленія об-ва Рязанско-Уральской ж. д., тарифнымъ комитетомъ нынѣ разрѣшено установить спеціальные тарифы на перевозку рыбныхъ товаровъ изъ Саратова до станцій западнаго, юго-западнаго и южнаго районовъ Россіи, до которыхъ имѣются спеціальные тарифы на тотъ же грузъ изъ Царицына, составленные *съ разницею въ пользу Саратова* противъ Царицына *въ полторы коп. на пудъ рыбнаго груза.*

Итакъ, изъ всего вышеизложеннаго видно, что правленіе об-ва Рязанско-Уральской желѣзной дороги, желая обосновать въ г. Саратовѣ центральный рыбный рынокъ на Волгѣ и главный пунктъ для склада и храненія рыбы въ соленомъ и свѣжемъ видѣ, обставляетъ тамъ дѣло со всѣми удобствами и полнымъ комфортомъ; для чего затрачивая значительныя суммы теперь, имѣетъ кромѣ того въ своемъ депозитѣ особый капиталъ для послѣдующихъ усовершенствованій согласно потребностямъ дѣла и желаніямъ Астраханскихъ и Уральскихъ рыбопромышленниковъ.

Въ Камышинѣ, какъ для второстепенной пристани, гдѣ можетъ быть только случайный и при томъ временный рыбный рынокъ, дѣлается все, что только крайне необходимо. Но рыбопромышленникамъ, желающимъ обосноваться здѣсь на болѣе широкихъ началахъ, правленіе дороги съ удовольствіемъ отведетъ мѣста, на которыхъ желающій можетъ на свои средства строить выхода, ледники и пр.

Между прочимъ я упомянулъ, что Саратовскій рынокъ со временемъ будетъ доступенъ и аральскимъ рыбопромышленникамъ. Это вѣроятіе основано на особенномъ желаніи г. начальника Закаспійскаго края ген. Куропаткина развить рыболовство на Аральскомъ морѣ, въ которомъ такъ много красной рыбы и куда уже вызывались желающіе на льготныхъ условіяхъ, и за тѣмъ на изысканіяхъ, произведенныхъ въ настоящемъ году двумя экспедиціями путейскихъ инженеровъ въ степныхъ пространствахъ кратчайшихъ и удобнѣйшихъ путей для про-

ложенія въ томъ краѣ желѣзно-дорожной сѣти. Поэтому возможно допустить, что не далеко то время, когда грузы изъ Хивы, Бухары, съ Арала и другихъ мѣстъ вновь завоеваннаго края пойдутъ по Закаспійской военной ж. д. чрезъ Уральскую—въ центръ Россіи. (‹Астрах. Справ. Листокъ› 1892 г. 27 ноября № 257).

Рыбопромышленникъ.

XXIX.

Постановленіе Царицынской думы относительно ходатайства о пониженіи Грязе-Царицынскою жел. дорогою тарифовъ на провозимые товары.

Постройка Рязанско-Уральскимъ обществомъ жел.-дорожныхъ линій и предполагаемыя *новыя изысканія общества въ Астраханской губ.,* какъ пишутъ ‹С. Л.› изъ Царицына, сильно безпокоятъ коммерсантовъ, опасающихся, что Царицынъ, съ проведеніемъ Камышинской линіи, совершенно упадетъ въ торговомъ и другихъ отношеніяхъ. Кромѣ соединенія Царицынской пристани съ линіей Грязе-Цар. дороги, нѣкоторые изъ членовъ думы и многіе горожане, особенно видные коммерсанты, внесли въ думу ходатайство о пониженіи Грязе-Цариц. дорогой тарифовъ на провозимые товары, чтобы этимъ привлечь болѣе грузовъ. Дума въ послѣднемъ своемъ засѣданіи единогласно приняла внесенное предложеніе и постановила ходатайствовать о скорѣйшемъ его осуществленіи, причемъ гласный Лапшинъ выразилъ желаніе лично ходатайствовать въ Петербургѣ передъ г. Министромъ Финансовъ о скорѣйшемъ рѣшеніи этого дѣла. (‹Астрах. Справ. Листокъ› 1892 г. 8 декабря № 266).

XXX.

Воображеніе и соображеніе ‹Волго-Донскаго Листка› по поводу Царицынско-Астраханской жел. дороги.

Подъ громкимъ заголовкомъ ‹желѣзнодорожной маніи› Царицынская газета помѣстила замѣтку, начинающуюся такъ:

‹Кто о чемъ, а Астраханскіе обыватели о желѣзной дорогѣ. Страшно хочется имъ соединить свой городъ съ Царицыномъ рельсовымъ путемъ›.

Газетѣ можно возразить, что это только ея воображеніе. Наши обыватели о желѣзной дорогѣ говорятъ и думаютъ меньше, чѣмъ слѣдовало бы. «Страшнаго хотѣнія» тоже не примѣтно. Это все только фантазія Царицынской газеты, а вотъ и ея соображеніе по поводу проекта желѣзной дороги:

«Желѣзная дорога конкурировать съ пароходствомъ не можетъ, говоритъ «Волго-Донск. Л.». Перевозка какъ грузовъ, такъ и пассажировъ на пароходахъ обходится въ пять разъ дешевле противъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ. Слѣдовательно, лѣтомъ желѣзная дорога между Астраханью и Царицыномъ будетъ, по всей вѣроятности, бездѣйствовать, на подобіе того, какъ бездѣйствуетъ зимою Волго-Донская вѣтвь Грязе-Царицынской ж. д. Но Волго-Донская линія за то весною и лѣтомъ работаетъ усиленно, чѣмъ и обезпечиваетъ не только себя, но и магистральную линію на все время безработицы. Астраханско-Царицынская же линія и этого преимущества будетъ лишена, такъ какъ зимою въ Астрахани товаровъ къ перевозкѣ имѣется ничтожное количество. Въ самомъ дѣлѣ, что зимою будетъ перевозить эта облегченнаго типа дорога? Нефтяные продукты не могутъ выдержать желѣзнодорожнаго тарифа, въ силу того, что цѣна имъ въ это время не повышается, а понижается, рыбы въ зимнее время въ Астрахани ловится немного, а осенняго и весенняго улова вся или почти вся будетъ перевозиться пароходствомъ. Сообщеніе съ Баку и съ персидскими портами на зиму прекращается, слѣдовательно —персидскихъ товаровъ, а также хлопка не будетъ. Да и вообще всѣ грузы, идущіе изъ Астрахани и чрезъ Астрахань, привыкли къ удешевленному пароходному тарифу и не могутъ вынести хотя бы пониженнаго желѣзнодорожнаго провоза. Теперь по части перевозки пассажировъ; откуда они возьмутся зимою? Что пассажиры будутъ дѣлать зимою въ Астрахани, которая привлекаетъ къ себѣ торговый людъ только весною, лѣтомъ и осенью? Но въ это время гораздо пріятнѣе прокатиться въ Астрахань на прекрасныхъ и удобныхъ волжскихъ пароходахъ, чѣмъ въ душныхъ вагонахъ ж. д., тѣмъ болѣе, что за это путешествіе пароходы возьмутъ гораздо дешевле своего конкурента.

«Словомъ, съ какой стороны ни взглянете на затѣю провести ж. д. изъ Астрахани въ Царицынъ,—она является такимъ дутымъ предпріятіемъ, которое при малѣйшемъ неблатопріятномъ вѣтеркѣ разлетится въ пухъ и прахъ. Плохо вѣрится, чтобы за такое непрочное дѣло взялись солидные капиталисты, хотя бы даже Астраханскіе. О Царицынскихъ же и говорить нечего, такъ какъ Астраханско-Царицынская линія безусловно вредна нашему городу. Вотъ совсѣмъ другое дѣло—Царицынско-Тихорѣцкая линія. Эта жел. дорога, если ее

проведутъ, обѣщаетъ многое какъ нашему городу, такъ и желѣзнодорожнымъ предпринимателямъ, вниманіе которыхъ мы и обращаемъ на проведеніе этой дороги. Для Царицынско-Тихорѣцкой ж. д. найдутся и грузъ, и пассажиры; нашлись бы и капиталисты, которые охотно дали бы свои деньги, лишь была бы разрѣшена постройка этой линіи».

Соображенія «В.-Д. Листка» нельзя сказать, чтобы были вѣски, такъ какъ газета не приводитъ ни одной цифры въ подкрѣпленіе своихъ взглядовъ, какъ это было сдѣлано Астраханскими газетами и, вообще, замѣтки «В.-Д. Листка» по вопросу о жел. дорогѣ носятъ довольно странный, хотя и понятный, для догадливаго читателя, характеръ, именно—тревожный. А это ужъ одно говоритъ не въ пользу искренности ея соображеній. («Астрах. Справ. Листокъ» 1892 г. 11 декабря № 269).

XXXI.

Собираніе свѣдѣній о количествѣ грузовъ, какіе могутъ быть направляемы изъ Астрахани чрезъ Камышинъ въ центръ Россіи.

Мы слышали, что пріѣзжавшій въ Астрахань представитель Камышинской линіи (предполагаемой) желѣзной дороги имѣлъ возможность, путемъ личныхъ наблюденій и переговоровъ съ представителями пароходныхъ и торговопромышленныхъ предпріятій, убѣдиться въ количествѣ грузовъ, какіе могутъ быть направляемы чрезъ Камышинъ въ центръ Россіи. («Астрах. Справ. Листокъ» 1892 г. 15 декабря № 272).

XXXII.

Царицынско-Астраханская желѣзная дорога.

(Исторія проекта г. Т. и столкновенія послѣдняго съ конкурентами).

Мы получили извѣстіе изъ достовѣрнаго источника, что желѣзнодорожное предпріятіе г. Т., о которомъ мы въ свое время первые сообщили,—вовсе не такого проблематическаго характера и не такъ далеко отъ осуществленія, какъ это многимъ показалось сначала.

У г-на Т.—много конкурентовъ, и одинъ изъ нихъ, довольно извѣстный Астраханецъ, вкупѣ съ барономъ Д. и нѣкіимъ Р. чуть-было не предупредилъ г. Т. Но Т. кажется удастся восторжествовать. Т. получилъ Высочайшее разрѣшеніе *на свое имя*.

«Московскій Листокъ» разсказываетъ очень интересную исторію проекта г. Т. и столкновенія послѣдняго съ конкурентами.

«Т., старый волжскій пароходчикъ, оставившій это дѣло, по безвыгодности его, вслѣдствіе огромной конкуренціи, какъ уроженецъ низоваго плеса на Волгѣ, прекрасно знающій нужды края, количество и направленіе всевозможныхъ товаровъ изъ Астрахани и ея порта, задумалъ соединить Астрахань съ Царицыномъ желѣзнодорожнымъ путемъ, который бы и далъ возможность этому богатому краю вести правильные торговые обороты всѣ 12 мѣсяцевъ въ году, а не 6, какъ это существуетъ по нынѣ, благодаря отсутствію въ зимніе мѣсяцы удобнаго воднаго по Волгѣ пути и неудобству, и дороговизнѣ гужевой перевозки.

«Нѣсколько лѣтъ изучалъ онъ всевозможные виды желѣзнодорожныхъ сооруженій, отыскивая болѣе дешевый способъ и типъ желѣзной дороги, которая съ одной стороны отвѣчала бы требованію перевозки по количеству грузовъ зимняго времени, а съ другой—стоила бы такъ дешево, чтобы окупила сдѣланныя на нее затраты частныхъ предпринимателей, безъ гарантіи отъ Правительства. И вотъ, остановившись на типѣ паровой ширококолейной дороги Петербургской, перевозящей пассажировъ съ Знаменской площади за городъ, онъ нашелъ, что если немного увеличить вѣсъ рельсъ и усилить паровозы, то такая дорога будетъ вполнѣ примѣнима къ мѣстности между Царицыномъ и Астраханью, какъ по дешевизнѣ ея стоимости, такъ и по количеству зимнихъ грузовъ. Затѣмъ, сдѣлавъ поверхностное изысканіе сказаннаго пути, онъ узналъ, что на всемъ разстояніи отъ Царицына къ Астрахани не потребуется ни одного большаго моста, ни большихъ насыпей и выемокъ, и съ помощію опытныхъ техниковъ опредѣлилъ стоимость такой дороги въ 10,000 рублей на версту. Въ началѣ этого года Т. ѣдетъ въ Петербургъ, чтобы не вести далѣе непроизводительныхъ затратъ на осуществленіе своей мысли, въ вѣрности которой сомнѣвался; онъ, никому не сообщая о своихъ трудахъ и затратахъ, является прямо къ г. Министру Путей Сообщенія, откровенно и просто объясняетъ свою идею, прося отвѣта, не заблуждается-ли онъ, предполагая, что идея та осуществима, и не будетъ-ли со стороны Правительства препятствій къ осуществленію ея путемъ составленія акціонернаго общества. Услыхавъ отъ г. Министра одобреніе его мысли, онъ подаетъ докладную записку съ изложеніемъ своихъ разсчетовъ и немедленно получаетъ разрѣшеніе на

представленіе дальнѣйшаго ходатайства о выдачѣ ему права на формальныя изысканія.

«Въ такомъ положеніи Т. встрѣчается въ Петербургѣ съ г. Р., котораго онъ ранѣе встрѣчалъ въ Царицынѣ подъ видомъ инженера, укрѣпляющаго берега Волги, простодушно объясняетъ ему цѣль своего пріѣзда въ Питеръ и то положеніе, въ какомъ онъ находится по отношенію къ задуманному предпріятію. Р. рекомендуется опытнымъ инженеромъ, говоритъ, что теперь свободенъ отъ дѣлъ, покончивъ разсчеты по укрѣпленію береговъ, и предлагаетъ свои услуги какъ по производству нивеллировки и изысканій, такъ и половину нужнаго для того капитала. Т. очень былъ радъ такой счастливой находкѣ, вскорѣ заключаетъ съ нимъ товарищескій договоръ, снабжая Р. полною довѣренностію слѣдить за ходомъ этого дѣла въ правительственныхъ учрежденіяхъ, представляетъ Р. своимъ знакомымъ въ Петербургѣ, солиднымъ и уважаемымъ желѣзнодорожнымъ дѣятелямъ, какъ инженера и компаніона своего по предпріятію, благодаря чему Р. встрѣчаетъ радушный пріемъ и содѣйствіе въ нужныхъ справкахъ по технической части, и затѣмъ Т. спокойно уѣзжаетъ въ Царицынъ, гдѣ онъ постоянно живетъ, имѣетъ свою небольшую торговлю и состоитъ членомъ думы. Вскорѣ по его возвращеніи появляется въ той мѣстности холерная эпидемія, и Т. попадаетъ въ члены санитарной комиссіи, каковая служба и привязываетъ его къ Царицыну до глубокой осени безвыѣздно.

«Вскорѣ Т. узнаетъ, что Р. вовсе не инженеръ, что онъ не имѣетъ средствъ на компанію съ Т. по новому предпріятію. Что было дѣлать злосчастному Т.?—Сначала онъ при свидѣтеляхъ объясняетъ Р. всю невозможность для него такой компаніи и получаетъ согласіе Р. на добровольное уничтоженіе товарищескаго договора, но когда Т. сдѣлалъ черезъ нотаріуса формальное заявленіе объ уничтоженіи договора и довѣренности, то, къ крайнему удивленію, Т. получилъ отвѣтъ отъ Р., что договоръ уничтожитъ и возвратитъ довѣренность онъ не желаетъ, и сдѣлаетъ это только тогда, когда судъ такъ рѣшитъ, и затѣмъ вскорѣ уѣзжаетъ изъ Царицына. Спустя мѣсяцъ, Р. снова появляется въ Царицынѣ въ обществѣ весьма солиднаго господина, котораго Р. въ разговорѣ съ своимъ знакомымъ рекомендуетъ за барона, съ которымъ онъ ѣдетъ въ Астрахань, чтобы познакомить его съ этимъ богатымъ краемъ, гдѣ баронъ имѣетъ въ виду начать какое-то крупное предпріятіе, а возвратясь изъ Астрахани, Р. самъ добровольно заходитъ къ нотаріусу, возвращаетъ довѣренность Т. и договоръ съ надписью, что, по обоюдному согласію, договоръ прекращается.

«Вслѣдъ за этимъ Т. читаетъ въ «Астраханскомъ Вѣстникѣ» неодобреніе его проекта по постройкѣ дешевой дороги въ Астрахань,

гдѣ «Вѣстникъ» рекомендуетъ проектъ дороги и при этомъ говоритъ, что Т. пытался получить разрѣшеніе Правительства, но, какъ и слѣдовало ожидать, не получилъ его, а что вотъ извѣстные ему какіе-то солидные предприниматели на дняхъ получатъ разрѣшеніе и устроятъ отличную дорогу. Т., не обративъ никакого вниманія на такое писаніе, и не подумалъ входить въ полемику съ газеткой, зная хорошо ея характеръ, а преспокойно покончивши санитарныя обязанности въ Царицынѣ, поѣхалъ въ началѣ этого мѣсяца въ Петербургъ для дальнѣйшаго ходатайства по задуманному предпріятію и представилъ въ департаментъ желѣзныхъ дорогъ требовавшуюся съ него подписку на право полученія изысканій. Но каково было удивленіе Т., когда тутъ же онъ получилъ увѣдомленіе департамента о томъ, что право на изысканіе 13 ноября выдано г.г. Р. и барону Д., но тѣмъ не менѣе Т. не лишается права на полученіе такового же, и получитъ его, увѣдомивъ письменно, что о выдачѣ права другимъ лицамъ онъ извѣщенъ. Т. даетъ департаменту требуемое письменное увѣдомленіе, ѣдетъ къ барону Д. за объясненіемъ по этому дѣлу, и къ новому его удивленію узнаетъ, что Р., передавъ барону проектъ Т., увѣрилъ при томъ, что онъ взялъ Т. къ себѣ въ компаніоны, но что Т. впослѣдствіи отказался отъ компаніи, по неизвѣстной ему причинѣ, а потому баронъ вошелъ съ Р. въ компанію и дѣйствительно получилъ право на изысканіе.

«Чѣмъ кончится теперь это дѣло, пока неизвѣстно».

Само собой разумѣется, что достовѣрность этого разсказа всецѣло лежитъ на отвѣтственности «Моск. Листка». («Астрах. Справ. Листокъ» 1892 г. 30 декабря № 283).

XXXIII.

О пріѣздѣ въ Царицынъ инженера для производства изысканій по постройкѣ Царицынско-Астраханской желѣзной дороги.

Саратовскимъ газетамъ сообщаютъ изъ Царицына, что нѣсколько дней тому назадъ, въ Царицынъ прибылъ инженеръ Рудницкій для производства изысканій по постройкѣ линіи отъ Царицына до Астрахани. Г. Рудницкій уже обращался къ г. начальнику губерніи за разрѣшеніемъ начать изысканія въ предѣлахъ Царицынскаго уѣзда, на что и получилъ разрѣшеніе. Одновременно съ г. Рудницкимъ ко-

мандированъ инженеръ и въ Астраханскую губернію. Новость эта произвела среди царицынцевъ небывалую сенсацію. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 10 января № 7).

XXXIV.

Проектируемое направленіе Царицынско-Астраханской жел. дороги съ конечною станціею у сел. Солянки на Волгѣ.

Суждено-ли выстроиться этой дорогѣ, или она останется въ области проектовъ,—говорить о ней приходится волей или неволей. Въ виду этого сообщаемъ новѣйшія и весьма важныя свѣдѣнія о проектируемомъ направленіи пути.

Намъ передаютъ, что «производившимъ изысканія желѣзнодорожнаго пути отъ Царицына на Астрахань инженеромъ Рудинскимъ въ принципѣ рѣшено избрать слѣдующее направленіе: отъ *Царицына* на *Сарепту,* отъ *Сарепты* на *сел. Цацы* (Чернояр. уѣзда), затѣмъ *вдоль Сарпинскихъ озеръ* сѣверной частью Харахусовскаго улуса *чрезъ урочище Засту* на сел. *Владиміровку* (на Волгѣ, Енот. уѣзда); отъ Владиміровки дорога снова удаляется отъ Волги въ обходъ песковъ и подходитъ къ Волгѣ у сел. *Солянки.* Такимъ образомъ г.г. Черный-Яръ и Енотаевскъ будутъ обойдены въ силу того, что они не имѣютъ никакого торговаго значенія. Кромѣ того предполагается отдѣльная вѣтвь на югъ чрезъ Икицохуровскій улусъ на урочище Яшкуль (Ставропол. губ.)».

Къ этому мы имѣемъ добавить, что г. Рудинскій—не чета «прославившимся» инженерамъ; г. Рудинскому принадлежитъ изысканіе немаловажныхъ путей, между прочимъ на Бѣлое море. Кстати: Черный-Яръ не стоитъ желѣзнодорожнаго сообщенія не только вслѣдствіе своей малой торговли, но и потому, что къ этому городку пришлось бы вести путь по шестиверстной насыпи чрезъ лиманъ, сооруженіе коей стоило бы лишняго милліона рублей... («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 31 января № 25).

XXXV.

Не полезнѣе-ли для страны вести желѣзную дорогу на Астрахань по лѣвому, а не по правому берегу Волги?

(Статья «Сарат. Дневника» и замѣчаніе на нее «Астрах. Листка»).

Въ «Саратовскомъ Дневникѣ» напечатано: Необходимость соединенія г. Астрахани желѣзною дорогою съ другими торговыми и промышленными центрами Россіи сознается очень давно, и потому обсуждающійся въ настоящее время проектъ проведенія желѣзнодорожной линіи въ принципѣ не долженъ встрѣтить возраженія, но возраженія могутъ и должны быть противъ проектируемаго нынѣ направленія этой дороги отъ Царицына по правому берегу Волги. Выборъ направленія дороги въ данномъ случаѣ собственно и долженъ составлять предметъ строгаго обсужденія, такъ какъ направленіе дороги играетъ весьма важную роль какъ въ общей экономіи страны, такъ и, въ частности, того района, для обслуживанія котораго дорога предназначается. Важность этого предмета вполнѣ сознается Правительствомъ и весьма опредѣленно выражена имъ въ требованіи *согласованія интересовъ желѣзныхъ дорогъ съ интересами народонаселенія, промышленности, торговли и казны.* Съ точки зрѣнія согласованія этихъ интересовъ мы и будемъ разсматривать проектъ сооруженія Царицынско-Астраханской линіи, противопоставляя ему другое, болѣе выгодное для страны, направленіе.

Дорога къ Астрахани, пролегая по правому берегу Волги, можетъ оказаться полезной лишь тѣмъ крайнимъ пунктамъ, между которыми будетъ проведена. Вліяніе ея на развитіе промышленности и торговли во всемъ обслуживаемомъ ею районѣ можетъ быть весьма ничтожно, такъ какъ край этотъ не обладаетъ ни естественными богатствами, ни благопріятными условіями для развитія промышленной и торговой дѣятельности. Всѣ потребности этого края слишкомъ хорошо обслуживаются «матушкой Волгой» и въ параллельной ей желѣзной дорогѣ едва-ли встрѣчается особая надобность. Другое дѣло, если бы Астраханскую дорогу провести за Волгой. Заволжская степь, изобилующая мѣсторожденіями каменной и озерной соли, простирающимися отъ 50° сѣверн. широты до побережья Каспійскаго моря, давно ждетъ и давно имѣетъ право на желѣзнодорожную линію.

Еще въ то время, когда желѣзныя дороги только думали зарождаться въ Россіи, Заволжской степи былъ Высочайше обѣщанъ желѣзнодорожный путь. Высочайше утвержденнымъ 28 декабря 1848 г.

журналомъ бывшаго солянаго комитета постановлено: соединить рельсами главное мѣсторожденіе соли—Элтонское озеро съ рѣкою Волгою. Постановленіе это не исполнено, однако, и доселѣ, и богатый сольникъ—Элтонъ уступилъ свое мѣсто случайному конкуренту—Баскунчакскому озеру, на долю котораго выпало счастье воспользоваться одной изъ неудачнѣйшихъ въ Россіи дорогъ. Нужно замѣтить, что въ хлопотахъ о проведеніи намѣченной Высочайшею волею дороги отъ Элтона къ Волгѣ не было недостатка. Саратовскіе солеторговцы, многіе капиталисты и мѣстная администрація въ продолженіи 36-ти лѣтъ представляли различные проекты на постройку этой линіи, для разсмотрѣнія которыхъ учреждались нѣсколько разъ особые комитеты, и, не смотря на то, вопросъ о желѣзной дорогѣ остался до сихъ поръ не разрѣшеннымъ. Элтонское озеро въ настоящее время забыто. О немъ говорятъ и пишутъ, что оно истощилось и потому не заслуживаетъ вниманія. Но на дѣлѣ это не такъ. По наблюденіямъ профессора Гебеля, соль на Элтонѣ не только не убываетъ, но напротивъ, не смотря на то, что въ теченіе 145 лѣтъ изъ него извлечено болѣе 600 милліоновъ пудовъ, замѣчается крупное (до 50 мил.) ежегодное приращеніе. Если принять во вниманіе, что площадь Элтонскаго озера равняется 200 квадратныхъ верстъ и что толщина солянаго долеца хотя достаточно не обслѣдована, но, какъ оказалось при изслѣдованіяхъ, чѣмъ глубже, тѣмъ становится тверже, то придется заключить, что количество соли въ Элтонѣ несмѣтно. Соль эта лучшаго качества и состоитъ изъ крупныхъ кристалловъ (natri chloricum) хлористаго натрія. Но однимъ Элтономъ не исчерпывается соляное богатство Заволжской степи. Какъ сказано выше, мѣсторожденія простираются отъ 50° с. ш. до побережьевъ Каспійскаго моря. Многія изъ этихъ мѣсторожденій доселѣ не изслѣдованы и представляютъ запасъ для будущихъ поколѣній. Для настоящей статьи достаточно будетъ указать только еще на одно богатое мѣсторожденіе каменной соли—гору Чапчачи, находящуюся въ Енотаевскомъ уѣздѣ Астрахан. губ., такъ какъ дальнѣйшія поясненія завели бы насъ далеко за предѣлы газетной статьи.

Возвращаясь къ проекту сооруженія желѣзной дороги до гор. Астрахани, необходимо замѣтить, что единственнымъ направленіемъ этой дороги, могущимъ удовлетворять потребностямъ народонаселенія, промышленности, торговли и казны, является направленіе, намѣченное еще въ 1876 г., т. е. отъ слободы Покровской до Элтона и отъ Элтона до Астрахани.

Вліяніе этой дороги на колонизацію края, развитіе солепромышленности и рыболовства въ Каспійскомъ морѣ, а также вліяніе на бытъ киргизовъ Букеевской орды можетъ послужить предметомъ осо-

быхъ сообщеній.—Объ этомъ мнѣніи мы поговоримъ особо. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 9 февраля № 29).

Въ № 29 «Астрах. Справ. Листка» былъ приведенъ отзывъ саратовцевъ о направленіи желѣзной дороги, имѣющей связать Астрахань рельсовымъ путемъ съ центральной Россіей. Признавая необходимость таковаго соединенія, авторъ приведенной въ томъ №-рѣ статьи утверждаетъ, что для этой дороги есть болѣе выгодное направленіе, чѣмъ Царицынское. Нужно, говоритъ онъ, проложить дорогу по восточной, а не по западной сторонѣ Волги,—по киргизской, а не по калмыцкой, чтобы оживить и колонизировать тотъ край нашей губерніи, открыть сбытъ Элтонской и Чапчачинской соли. Авторъ вспоминаетъ при этомъ, что еще въ 1848 г. соляной комитетъ постановлялъ—соединить Элтонъ съ Волгою рельсовымъ путемъ.

Мы вполнѣ раздѣлили бы мнѣніе почтеннаго саратовца, если бы оно было лучше обосновано. Вѣдь время измѣняетъ все: что было выгодно въ 1848 году, не выгодно теперь. Вѣдь, послѣ того, какъ соединили Баскунчакъ съ Волгою, хотя бы и неудачною въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ, дорогою, но способною къ перевозкѣ соли,—строить элтонскую линію было бы излишне. Саратовецъ ошибается, утверждая, что соль Элтона лучше Баскунчакской,—какъ разъ наоборотъ: «Баскунчатка» содержитъ больше процентовъ хлористаго натра, чѣмъ «Элтонка». Г. Саратовецъ опровергаетъ чье-то доказательство въ пользу Баскунчака, доказательство, заключающееся въ ссылкѣ на истощеніе элтонскаго богатства. Но мы не понимаемъ такого опроверженія. Мы нигдѣ не читали, чтобы Элтонъ истощился; вовсе не потому оставлена разработка Элтона, что соли не хватало, а потому, во 1-хъ, что элтонско-волжскій трактъ втрое длиннѣе баскунчакско-волжскаго, во 2-хъ, потому, что въ Элтонѣ слишкомъ много рапы (маточный разсолъ) и берега его топки, вслѣдствіе чего выволочка соли много труднѣе, чѣмъ на Баскунчакѣ, и въ 3-хъ, что баскунчакская соль можетъ немедленно по выволочкѣ и обсушкѣ идти въ продажу, тогда какъ «элтонка» должна лежать въ буграхъ годъ, чтобы освободиться отъ сторонніхъ примѣсей путемъ разложенія и вывѣтриванія,—чтобы, какъ выражаются промышленники, она «вылежалась». Такимъ образомъ, государству нѣтъ пока никакого разсчета ни убивать Баскунчакъ, установившій свою репутацію, ни забрасывать подъ угломъ, стороны коего равняются 150 верстамъ, желѣзнодорожную линію въ киргизскую Букеевскую степь.

О колонизаціонномъ значеніи жел. дорогъ, проектируемыхъ отъ Астрахани на сѣверъ, мы осмѣливаемся имѣть мнѣніе, рѣзко идущее

въ разрѣзъ съ общепринятымъ. Въ свое время мы, вѣроятно, изложимъ его подробно на страницахъ «Астрах. Листка», а пока ограничимся лишь простымъ замѣчаніемъ, что *колонизація большей части степей Астраханской губерніи пока не желательна.* Слѣдовательно, по нашему взгляду, колонизація не служитъ аргументомъ въ пользу того или другого направленія интересующей насъ дороги.

Если ужъ заговорили о направленіи, то не выгоднѣе-ли Царицынско-Астраханскаго было бы *Астраханско - Ростовское?* Объ этомъ направленіи *стоитъ* потолковать... («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 13 февраля № 33).

XXXVI.

Корреспонденція изъ с. Владиміровки, Енотаев. уѣзда, Астрах. губерніи.

(Въ ожиданіи желѣзной дороги.—Надежды и опасенія).

Слухи о томъ, что чрезъ наше село пройдетъ желѣзная дорога, подтвердились. Пріѣзжали инженеры и уже обозначили мѣсто, гдѣ будетъ проходить дорога и гдѣ будетъ станція... Мѣсто выбрано за селомъ въ ровной долинѣ, недалеко отъ кладбища. Нѣсколько крестьянъ изъ села наняты для первоначальныхъ работъ... На тему о желѣзной дорогѣ—только и разговору въ настоящее время на селѣ... Что-то будетъ, когда ее, матушку, проведутъ?

Одни крестьяне въ радужныхъ краскахъ рисуютъ будущее... Поднимется, говорятъ они, цѣна на землю, на усадебныя мѣста... Торговля разовьется... Работы всѣмъ будетъ,—деньжонки можно будетъ сколотить. Другіе, напротивъ, недовѣрчиво смотрятъ въ глаза будущему... Заработковъ новыхъ, говорятъ они, почти не прибавится, или мало прибавится. А теперешніе заработки совсѣмъ уничтожатся... А на нихъ держится полъ-села.

Дѣло въ томъ, что ежегодно, съ наступленіемъ зимы, одни крестьяне занимаются извозничествомъ—доставляютъ рыбу изъ Астрахани въ Царицынъ... Другіе, и при томъ большинство,—закупивъ мелкую рыбешку, въ родѣ тарани, или селедку на ближайшихъ къ селу ватагахъ, везутъ на линію и здѣсь распродаютъ товарецъ съ лихвою... Случались годы, что мужики возвращались съ линіи, имѣя нагруженные возы пшеницы, купленной на вырученныя отъ продажи рыбешки деньги... Вмѣстѣ съ рыбешкой возили и другіе предметы,

которыхъ на линіи нѣтъ... Прошлый же годъ нѣкоторые мужики, не имѣя досокъ (обыкновенная статья торговли), возили даже свои разобранные хлѣвушки, амбарушки, а привезли съ линіи не мало денегъ. Вырученныя деньги были какъ нельзя кстати для многихъ крестьянъ, обѣднѣвшихъ отъ неурожая. Съ проведеніемъ желѣзной дороги эти заработки сами собою прекратятся. А найдется-ли новый заработокъ, равносильный данному,—это еще вопросъ. Вотъ такое-то обстоятельство и печалитъ въ настоящее время многихъ крестьянъ.

Поживемъ, увидимъ!!—говорятъ третьи.—Все, что ни дѣлается, дѣлается къ лучшему. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 24 февраля № 42).

Е. К—въ.

XXXVII.

О необходимости и важности разработки вопроса о мѣстѣ сооруженія вокзала будущей Астраханско-Царицынской жел. дороги.

Въ одномъ изъ засѣданій прошлаго очереднаго собранія гласныхъ членъ управы П. О. Шайкинъ напомнилъ думѣ о необходимости разработать вопросъ о мѣстѣ сооруженія вокзала будущей Астраханско-Царицынской жел. дороги. Предложеніе г. Шайкина, кажется, не возымѣло никакихъ опредѣленныхъ послѣдствій, по крайней мѣрѣ г.г. гласные не поручали никому озаботиться составленіемъ доклада по этому важному вопросу. Можно бы думать, что у городскихъ представителей не возникаетъ сомнѣній относительно мѣста будущей станціи, если бы самое заявленіе г. Шайкина не давало повода думать иначе. Постройка вокзала въ самомъ дѣлѣ представляется для всѣхъ большихъ городовъ очень важнымъ вопросомъ. Близость вокзала къ центру населенія сберегаетъ послѣднему въ общемъ громадныя суммы, неизбѣжно расходуемыя на передвиженіе людей и товаровъ къ станціи. Для жителей получается большой разсчетъ и въ смыслѣ возвышенія цѣнности земель и построекъ и увеличенія доходности тѣхъ и другихъ. Если и въ самомъ дѣлѣ можетъ быть нѣсколько, не одинаковой для города выгодности, проектныхъ пунктовъ жел. дорожной станціи, то медлить съ разрѣшеніемъ такого дѣла,—впослѣдствіи почти непоправимаго, если оно разъ уже испорчено,—положительно не слѣдуетъ. Намъ, Астраханцамъ, нужно брать примѣръ въ данномъ случаѣ съ другихъ городовъ, напримѣръ, съ Казани, гдѣ

вопросъ о городской станціи жел. дороги, возбужденный своевременно, до окончательнаго своего разрѣшенія былъ самымъ жгучимъ изъ вопросовъ Казанскаго дня. Насъ же, Астраханцевъ, желѣзная дорога какъ будто вовсе и не касается, какъ будто она есть совершенно чужое, стороннее предпріятіе, осуществляемое гдѣ то въ тридевятомъ царствѣ, за горами, за долами, за высокими горами. Равнодушіе это, положимъ, имѣетъ нѣкоторое объясненіе въ томъ убѣжденіи, что дорога въ предѣлахъ городской территоріи оконечности имѣть не будетъ. Однако, рядомъ съ этимъ слышатся опасенія, чтобы значительная часть городской жизни не перебралась на правый берегъ Волги, въ предѣлы тамошнихъ казачьихъ и крестьянскихъ земель. Опасенія эти весьма основательны. Расположеніе Астрахани съ центромъ на Заячьемъ бугрѣ, во многихъ отношеніяхъ, дѣйствительно неудобное. Превращеніе Форпоста и другихъ правобережскихъ поселеній въ главную торгово-промышленную часть Астраханскаго портоваго района—предопредѣлено судьбою и произойти не замедлитъ. Однако, все-жъ таки для города большой интересъ добиться того, чтобъ жел.-дорож. станціонныя сооруженія были сколь возможно ближе къ нему. Концессіонеры, какъ извѣстно по горькому опыту многихъ городовъ, не съумѣвшихъ во время добиться приближенія къ себѣ станцій, очень мало заботятся объ интересахъ городовъ. Они разсуждаютъ обыкновенно такъ,—что, молъ, если рельсовый путь будетъ, то грунтовымъ все равно обыватель пользоваться не станетъ; нужно будетъ ѣхать,—пріѣдетъ на станцію и за десять верстъ,—лишь бы для товаровъ было удобно, да земля подъ станціей подешевле обошлась. Съ этими взглядами надо считаться, и едва-ли будетъ соотвѣтствовать интересамъ гор. Астрахани дальнѣйшее промедленіе въ вопросѣ о мѣстѣ для главной жел.-дорожн. станціи. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 17 марта № 58).

XXXVIII.

Слухъ объ изысканіяхъ новаго желѣзнодорожнаго пути отъ Астрахани на Никольское.

Говорятъ о новыхъ на Царицынъ изысканіяхъ желѣзнодорожнаго пути, разрѣшеніе на производство каковыхъ будто бы уже воспослѣдовало. Путь, какъ говорятъ, будетъ имѣть направленіе отъ Астрахани на Никольское (?). («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 6 апрѣля № 72).

Слухъ объ изысканіяхъ новаго желѣзнодорожнаго пути отъ Астрахани на Никольское продолжаетъ циркулировать усиленно. Говорятъ, что разрѣшеніе на изслѣдованія дано барону Дервизу. (‹Астрах. Справ. Листокъ› 1893 г. 8 апрѣля № 74).

XXXIX.

Мысль о соединеніи желѣзнодорожнымъ путемъ Астрахани съ Гурьевымъ чрезъ киргизскую степь.

Насколько затруднительны наши сношенія съ Гурьевымъ и нижнимъ Ураломъ, извѣстно каждому промышленнику, имѣвшему хоть какое-нибудь отношеніе къ этой окраинѣ. Нѣсколько разъ и въ столичныхъ, и въ поволжскихъ газетахъ указывалось на необходимость соединенія этого уголка,—центра уральской рыбопромышленности, съ Россійскими рынками болѣе усовершенствованными путями сообщенія, чѣмъ теперешніе. Въ настоящее время сообщеніе съ Гурьевымъ производится разъ въ недѣлю на пароходахъ товарищества ‹Лебедь› или приходится ѣздить туда въ лодкахъ. Въ виду этого, какъ намъ передаютъ, возникла мысль о соединеніи желѣзнодорожнымъ путемъ *Астрахани съ Гурьевымъ* чрезъ киргизскую степь. Разрѣшеніе произвести въ теченіи года изысканія означеннаго пути уже воспослѣдовало на имя того же барона Дризена, которому разрѣшено производство изысканій и отъ Астрахани до Никольскаго. (‹Астрах. Справ. Листокъ› 1893 г. 11 апрѣля № 77).

XL.

Объ избраніи бугра Киловъ-Табе за Форпостомъ, какъ конечной станціи Астраханско-Царицынской желѣзной дороги.

Инженеръ Рудницкій, производившій, согласно Высочайшему соизволенію, изысканіе желѣзнодорожнаго пути отъ Царицына до Астрахани, увѣдомилъ городскую управу, что мѣстомъ станціи имъ избранъ бугоръ Киловъ-Табе за Форпостомъ. Г. Рудницкій просилъ сообщить ему, не укажетъ-ли городъ другое, болѣе удобное для грузо-

дателей и самого города, мѣсто подъ станцію. Городской думѣ, кажется, предстоитъ разсмотрѣть по этому поводу желѣзнодорожный вопросъ въ связи съ городскими интересами. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 13 апрѣля № 78).

XLI.

Ходатайство об-ва Рязанско-Уральской жел. дороги о разрѣшеніи ему постройки подъѣзднаго пути отъ слободы Николаевской на Элтонъ и мнѣніе о связанномъ съ этимъ дѣломъ проектѣ возобновленія эксплоатаціи Элтона.

Общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги ходатайствуетъ передъ Правительствомъ о разрѣшеніи постройки подъѣзднаго пути отъ слободы Николаевской противъ Камышина до озера Элтона.—Это старый проектъ, который едва-ли осуществится скоро. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 14 апрѣля № 79).

Вчера мы сообщили изъ источниковъ, не подлежащихъ сомнѣнію, что об-во Рязанско-Уральской ж. д. ходатайствуетъ о разрѣшеніи ему построить подъѣздной путь къ слоб. Николаевской отъ Элтона. Никакихъ болѣе подробностей объ этомъ предпріятіи намъ не сообщено, и потому мы не можемъ судить: на какія такія «богатыя милости» Элтона разсчитываетъ Ряз.-Уральское общество?

Съ тѣхъ поръ, какъ Баскунчакъ «убилъ» элтонскую разработку, и съ тѣхъ поръ, какъ построена баскунчакская жел. дорога, устроенъ постоянный жел.-дор. мостъ черезъ Ахтубу, укрѣплена набережная Владиміровской пристани,—осталось только одно необходимое къ баскунчакскому желѣзнодорожному предпріятію дополнительное сооруженіе, которое обезпечитъ надолго всѣ выгоды соледобыванія за Баскунчакомъ. Это — устройство подъѣздныхъ озерныхъ путей на Баскунчакѣ. Экономическая сторона этого вопроса окончательно выяснена, но техническая едва-ли разработана съ достаточной обстоятельностью. Частныя попытки устройства подъѣздныхъ путей не увѣнчались успѣхомъ, хотя необходимость въ нихъ сознана была еще десять лѣтъ тому назадъ. Еще тогда одинъ изъ баскунчакскихъ соледобывателей пробовалъ примѣнить переносную желѣзную дорогу системы Дековиля, а

другой хотѣлъ воспользоваться для той-же цѣли на своихъ участкахъ старыми рельсами, которые на льготныхъ условіяхъ обѣщаны были казною, но дѣло по случайнымъ причинамъ не осуществилось. Съ тѣхъ поръ очень много писали въ газетахъ и въ канцеляріяхъ о перестройкѣ всей баскунчакской линіи, но о подъѣздныхъ путяхъ заботились очень мало.

А подвинуть впередъ это дѣло необходимо. Какіе именно виды имѣетъ Ряз.-Урал. об-во, мы, повторяемъ, не освѣдомлены, но, по всей вѣроятности, таковые основаны на общемъ разсчетѣ соляного фрахта за пробѣгъ по собственнымъ линіямъ общества. Баскунчакская соль, какъ давно уже доказано, лучше элтонки, поэтому конкурренція Элтона Баскунчаку можетъ быть лишь искусственная, даже въ настоящее время. Если-же подъѣздные озерные пути будутъ устроены въ видѣ ли рельсовыхъ или каналъныхъ,—то Элтону едва ли удастся взять верхъ надъ Баскунчакомъ.

Въ виду изложеннаго ходатайство об-ва Ряз.-Ур. ж. дороги имѣетъ одинъ очевидный смыслъ: не развитіе вообще русской солепромышленности посредствомъ возрожденія эксплоатаціи Элтона и открытія русской соли новыхъ рынковъ, а только перемѣщеніе соляныхъ грузовъ съ Баскунчакской, Волго-Донской и Грязе-Царицынской жел. дор. на свои линіи. Такой замыселъ, не обѣщающій русской народной экономіи никакихъ выгодъ, но при осуществленіи своемъ долженствующій сдѣлать безполезными Баскунчакскія ж.-д. сооруженія и пристань, а также нанести огромныя потери не только всѣмъ работающимъ на Баскунчакѣ соледобывателямъ, но и населенію южной части Царевскаго уѣзда, намъ кажется не заслуживающимъ поддержки. (‹Астрах. Справ. Листокъ› 1893 г. 15 апрѣля № 80).

В. Скл.

XLII.

Предположеніе о преобразованіи въ „общество Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ“ об-ва Грязе-Царицынской жел. дороги и о сліяніи послѣдней съ Ростово-Козловскою.

Правленіе об-ва Грязе-Царицынской жел. дороги включило въ программу занятій обыкновеннаго и чрезвычайнаго общаго собранія акціонеровъ, назначеннаго на 29 мая, ‹докладъ правленія и комиссіи по расширенію предпріятія общества›. Предположено преобразовать

об-во Грязе-Цариц. дороги въ «общество Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ» съ соотвѣтственнымъ измѣненіемъ нынѣ дѣйствующаго устава общества. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 17 апрѣля № 82).

Грязе-Царицынская дорога сливается съ Ростово-Козловской. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 21 апрѣля № 85).

XLIII.

О грядущемъ ущербѣ для Астраханскаго транзита отъ осуществленія проектируемаго об-вомъ Рязанско-Уральской жел. дороги рельсоваго пути до Аму-Дарьи.

При осуществленіи проектируемаго об-вомъ Ряз.-Ур. ж. д. рельсоваго пути до Аму-Дарьи могутъ установиться правильныя сношенія съ Хивой, Бухарой и Индіей и такимъ образомъ линіи Рязанско-Уральскаго общества могутъ сдѣлаться транзитными для грузовъ средней и южной Азіи, а Уральскъ и Саратовъ могутъ пріобрѣсти положеніе крупныхъ перевалочныхъ пунктовъ — посредниковъ въ обмѣнѣ русскихъ и азіатскихъ товаровъ. Результаты произведенныхъ въ прошломъ году изысканій въ зауральской степи пока неизвѣстны, но, судя по другимъ источникамъ, проектируемый путь можетъ захватить нефтяныя, асфальтовыя и соляныя мѣсторожденія, находящіяся въ районѣ вліянія изыскиваемой дороги.

Подобно Петровской ж. дор., эта дорога нанесетъ нѣкоторый ущербъ нашему Астраханскому транзиту. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 21 апрѣля № 85).

XLIV.

О разрѣшеніи об-ву Рязанско-Уральской жел. дороги открыть въ Астрахани городскую станцію, о будущей ея дѣятельности и о прибытіи въ Астрахань завѣдывающаго этою станціею.

Разрѣшено об-ву Рязанско-Уральской ж. дороги открыть городскую станцію въ Астрахани; станція будетъ продавать пассажирскіе билеты до тѣхъ станцій Рязанско-Уральской дороги, до которыхъ бу-

детъ установлено прямое съ Астраханью сообщеніе, а также и до тѣхъ станцій другихъ дорогъ, до которыхъ состоится на этотъ предметъ соглашеніе желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ обществъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 9 мая № 100).

Об-во Рязанско-Уральской желѣзной дороги возбудило ходатайство о включеніи открываемыхъ имъ городскихъ станцій въ Астрахани и Саратовѣ въ прямое пассажирское и грузовое сообщеніе со станціями всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 20 іюня № 134).

А. К. Гофманъ, завѣдывающій Астраханской городской станціей Ряз.-Ур. ж. дор., прибылъ сюда для открытія станціи ж. дор.; открытіе состоится на дняхъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 22 іюня № 135).

XLV.

О проходѣ около Баскунчака партіи, снаряженной для изысканія жел. дороги чрезъ Элтонъ и т. д., и о предположеніи об-ва Рязанско-Уральской жел. дороги приступить къ обслѣдованію современнаго состоянія Элтонскаго озера.

Г. И. Вѣринъ пишетъ намъ изъ Баскунчака: На дняхъ проходила здѣсь партія, снаряженная для изысканія желѣзной дороги чрезъ Элтонъ и т. д. Баскунчакскіе арендаторы боятся за будущность промысла, такъ какъ конкурренція съ Элтономъ является опасной для Баскунчака, которому и теперь-то плохо приходится вслѣдствіе развитія Бахмутскаго солянаго дѣла, находящагося среди желѣзныхъ дорогъ, открывающихъ ему новые и новые рынки. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 20 мая № 107).

Въ виду возбужденнаго ходатайства о разрѣшеніи постройки Элтонскаго подъѣзднаго пути, общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги приступаетъ къ обслѣдованію современнаго состоянія Элтонскаго озера. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 18 іюня № 132).

XLVI.

Общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги, какъ новая коммерческая сила въ Волго-Каспійскомъ районѣ.

Въ Волго-Каспійскомъ районѣ назрѣваетъ,—пожалуй, даже назрѣла новая и многообѣщающая коммерческая сила. Она ловко и упорно стремится подчинить своему вліянію, забрать подъ свое покровительство и значительную часть путей сообщенія, и торговлю и промышленность этого обширнѣйшаго въ Россіи района. Дѣло захвата ведется смѣло, рискованно. Виденъ широкій размахъ, «американская» манера, суворовскіе быстрота и натискъ. Пока нельзя рѣшить, насколько удачно будетъ завоеваніе края, порабощеніе его этой новой силой. Можетъ быть, эта сила -только сила грандіознѣйшей рекламы. Можетъ быть, эта широта—только широка аферистскихъ аппетитовъ. Можетъ быть, этотъ размахъ на торгово-промышленный бытъ края—только размахъ бутафорской дубинки изъ италіанской тыквы. Будущее, и, кажется, не особенно дальнее, разоблачитъ передъ нашими глазами истинные размѣры этой, нынѣ столь многошумящей, силы. Но хроникеру Волго-Каспійскаго района игнорировать новое явленіе въ краевой жизни нельзя. Кто-же этотъ коммерческій музыкантъ, который одновременно играетъ на одиннадцати инструментахъ?

Это—общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги.

Общество ухитрилось пріобрѣсти концессіи на двѣ желѣзнодорожныя линіи, пересѣкающія Волгу, производитъ изысканія пути изъ Европы въ Среднюю Азію по сѣверо-каспійской низменности, затѣваетъ собственное пароходство на Волгѣ, товарные склады съ выдачею ссудъ, собственныя пристани, разработку соли, добычу соды изъ степной травы и пр. и пр. Сколько въ этихъ проектахъ дутаго и сколько солиднаго,—Аллахъ вѣдаетъ. Видно однако, что общество аппетитъ проявляетъ необычайный. Въ Министерство Путей оно представило такія смѣты, которыя, говорятъ, придется сократить процентовъ на 30; съ дѣльцами разныхъ городовъ обхожденіе имѣютъ ловкое,—Саратовскихъ, напримѣръ, обошло, какъ кисейную барышню, и «столица поволжья» изобразила какую-то жадную и невѣжественную мелочную торговку. Полюбилось оно также и Саратовскимъ газетчикамъ, весьма благоразумно помалкивающимъ въ то время, когда городу колпакъ надвигаютъ... Однимъ словомъ, Ряз.-Урал. об-во обрабатываетъ лакомый кусочекъ, отъ котораго пахнетъ жареннымъ не меньше, чѣмъ пахло отъ желѣзнодорожнаго жаркого шестидесятыхъ и

семидесятыхъ годовъ... Любопытно будетъ посмотрѣть, какое-такое кушанье изъ всего этого выйдетъ?.. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 20 іюня № 134).

Струна.

XLVII.

Слухи объ окончаніи предварительныхъ изысканій по постройкѣ Царицынско-Астраханской жел. дороги.

Царицынско-Астраханская дорога, повидимому, дѣло болѣе или менѣе близкаго будущаго. Предприниматели полагаютъ предварительныя изысканія оконченными. Нѣсколько дней назадъ пріѣзжалъ сюда начальникъ станціи «Царицынъ» г. Толмачевъ, кажется, съ цѣлью разъясненія на мѣстѣ нѣкоторыхъ деталей по постройкѣ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 4 іюля № 145).

На дняхъ мы помѣстили замѣтку о пріѣздѣ г. Толмачева въ Астрахань. Спѣшимъ исправить невольную ошибку лица, сообщившаго о цѣли пріѣзда г. Толмачева. Т. имѣлъ главною цѣлью переговоры съ нашими крупными коммерсантами, суть каковыхъ переговоровъ касается желѣзнодорожнаго дѣла. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 6 іюля № 146).

XLVIII.

Ходатайство об-ва Юго-Восточныхъ жел. дорогъ о разрѣшеніи устроить отъ Царицына къ Астрахани узкоколейную жел. дорогу, имѣющую дѣйствовать лишь въ зимнее время.

Общество Юго-Восточныхъ дорогъ учреждаетъ въ Петербургѣ свою постоянную коммерческую агентуру для посредническихъ сношеній Балтійскаго моря съ Каспійскимъ и съ Туркестанскимъ краемъ, гдѣ имъ будутъ открыты тоже нѣсколько агентствъ, *при чемъ для безпрерывнаго сообщенія Каспійскаго моря съ русскими дорогами общество ходатайствуетъ о разрѣшеніи устроить узкоколейную желѣзную*

дорогу отъ Царицына къ Астрахани; дорога эта будетъ дѣйствовать лишь въ зимнее время. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 14 іюля № 153).

XLIX.

О предпринятомъ обществомъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги обслѣдованіи современнаго состоянія Элтонскаго озера.

Въ виду ожидаемаго разрѣшенія на сооруженіе Элтонскаго подъѣзднаго пути, общество Рязанско-Уральской ж. д. приступило къ обслѣдованію Элтона, для чего командировало своего агента г. Левицкаго. Обществомъ предпринято было обслѣдованіе соленосности озеръ, входящихъ въ районъ проектируемой линіи отъ Александрова Гая до станицы Гребенщиковой на Уралѣ. Теперь сообщаютъ, что обслѣдованія эти закончены, и образцы соли, грязи, рапы и пр., собранные съ многихъ озеръ, доставлены для химическихъ анализовъ въ Петербургъ въ правленіе общества, гдѣ въ настоящее время работаетъ надъ анализами этихъ образцовъ особый химикъ. Образцы соли и рапы съ Элтона также поступятъ къ этому химику. («Астрах Справ. Листокъ» 1893 г. 27 іюля № 163).

L.

Главные дѣятели правленія „Русскаго торгово-промышленнаго и ссуднаго банка“ и его намѣренія развить ссудное и комиссіонное дѣло на юго-востокѣ Россіи.

Какъ извѣстно, недавно въ правленіе «Русскаго торгово-промышленнаго и ссуднаго банка» вошли предсѣдатель правленія Рязанско-Уральскаго общества И. Е. Ададуровъ и бывшій коммерческій агентъ того общества, а теперь одинъ изъ директоровъ его правленія К. И. Лапшинскій. Теперь въ правленіи этого банка находятся И. Е. Ададуровъ (предсѣдатель правленія), К. И. Лапшинскій, Н. А. Машковцевъ (директоръ-распорядитель), А. А. Шелле (товарищъ его). Банкъ намѣревается теперь развить ссудное и комиссіонное дѣло на юго-востокѣ въ районѣ линій Рязанско-Уральской (съ вѣтвями), Козлово-

Ворон.-Ростовской, Грязе-Царицынской *(до Астрахани)*, Сызрано-Вяземской (до Оренбурга) и Златоустовской (до Челябинска). Для этой цѣли будетъ устроена цѣлая сѣть агентуръ въ указанномъ районѣ, при чемъ главное агентство предполагается въ Саратовѣ, или Тамбовѣ, или Козловѣ (вопросъ еще не рѣшенъ). Между главнымъ агентствомъ и обыкновенными агентами будутъ еще посредническія, такъ сказать, агентуры, для сношеній между отдѣльными агентами и центральными пунктами (главнымъ агентствомъ). Этихъ агентуръ будетъ нѣсколько, смотря по числу районовъ, которые установитъ само дѣло. Кромѣ того учреждаются инспекторы, на которыхъ возложена фактическая ревизія агентуръ. Такимъ образомъ контроль надъ дѣйствіями агентовъ, повидимому, хорошо обезпеченъ. Агенты обязаны будутъ ежедневно доставлять свѣдѣнія о рыночныхъ цѣнахъ въ Петербургъ, въ правленіе банка, и другіе пункты, которые будутъ имъ указаны. Банкъ будетъ выдавать ссуды подъ всевозможные товары, пользующіеся спросомъ на главныхъ рынкахъ. Главная же обязанность агентовъ вести комиссіонное дѣло, брать у землевладѣльцевъ и крестьянъ хлѣбъ и другіе товары на комиссію для продажи. Дѣло, повидимому, открывается, замѣчаетъ «Сар. Д.», на широкую ногу. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 28 іюля № 164).

LI.

Урегулированіе тарифовъ, какъ мѣра сохраненія коммерческаго значенія г. Астрахани.

Рязанско-Уральское об-во, очевидно, заботливою рукою собираетъ въ горсточку все Поволжье и подчиняетъ его своимъ интересамъ. Среди грандіозныхъ плановъ об-ва, съ которыми уже знакомы наши читатели, теперь обращаетъ на себя вниманіе слѣдующій: Нижній и, кажется, Самара заговорили объ уравненіи, урегулированіи и пересмотрѣ желѣзнодорожныхъ тарифовъ... Оказывается, что такой же вопросъ поднятъ и въ Астрахани: и намъ понадобилось заговорить о тарифахъ. Откуда-же сыръ-боръ загорѣлся? Читающей публикѣ уже извѣстно, что биржевому комитету Рязанско-Уральское об-во предложило возбудить ходатайство о пересмотрѣ тарифовъ, благодаря которымъ Астрахань, какъ транзитный пунктъ, приходитъ въ упадокъ (?!). Мы можемъ теперь сообщить еще, что Рязанско-Уральское об-во прислало свою «ноту» и Астраханской думѣ и съ такимъ же предложе-

нимъ.—Къ вопросу о тарифахъ мы еще вернемся. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 12 августа № 176).

Мы обѣщали коснуться возбужденнаго правленіемъ об-ва Ряз.-Урал. ж. д. вопроса. Ознакомившись съ подлиннымъ текстомъ предложенія, вносимаго названнымъ об-вомъ въ нашу думу, мы глубоко заинтересовались сущностью изложенныхъ правленіемъ об-ва фактовъ и соображеній и, признавая ихъ большую важность, находимъ необходимымъ, предварительно изложенія своего взгляда на данный вопросъ, представить ихъ вслѣдъ за симъ вниманію читателей съ возможной подробностью.

До недавняго времени Астрахань занимала первенствующее мѣсто въ торговлѣ между Европейской Россіей, Персіей и Средней Азіей.

Представляя изъ себя одинъ изъ главнѣйшихъ складочныхъ пунктовъ для всѣхъ персидскихъ и средне-азіатскихъ грузовъ, Астрахань распредѣляла эти товары по рынкамъ центральной Россіи, по всей обширной области Поволжья.

Торговля азіатскими грузами служила источникомъ большихъ заработковъ не только для купечества, но и для всего населенія Астрахани и другихъ приволжскихъ городовъ. Открытіе Закаспійской желѣзной дороги, развитіе Каспійскаго коммерческаго пароходства, облегчивъ и удешевивъ доставку грузовъ, сильно увеличили обороты русской торговли съ Персіей и Средней Азіей, какъ по ввозу въ Россію тамошнихъ издѣлій, такъ и по вывозу русскихъ издѣлій на азіатскіе рынки.

Казалось бы, всѣ эти благопріятныя условія въ связи съ географическими преимуществами Астрахани, какъ естественнаго складочнаго и перевалочнаго пункта для азіатскихъ грузовъ, должны были развить и Астраханскую торговлю.

Однако въ послѣдніе годы Астрахань стала замѣтно утрачивать свое прежнее значеніе; торговля Астрахани персидскими и средне-азіатскими товарами не только не развивается, но постоянно и неуклонно падаетъ.

Достаточно наглядным подтвержденіемъ неблагопріятнаго измѣненія торговыхъ условій Астрахани могутъ служить данныя о ввозѣ риса, который, какъ извѣстно, составляетъ важнѣйшій предметъ торговли Персіи съ Россіей.

Вотъ статистика привоза риса по азіатской границѣ по свѣдѣніямъ департамента таможенныхъ сборовъ за 1886—1891 годы:

Ворон.-Ростовской, Грязе-Царицынской *(до Астрахани)*, Сызрано-Вяземской (до Оренбурга) и Златоустовской (до Челябинска). Для этой цѣли будетъ устроена цѣлая сѣть агентуръ въ указанномъ районѣ, при чемъ главное агентство предполагается въ Саратовѣ, или Тамбовѣ, или Козловѣ (вопросъ еще не рѣшенъ). Между главнымъ агентствомъ и обыкновенными агентами будутъ еще посредническія, такъ сказать, агентуры, для сношеній между отдѣльными агентами и центральными пунктами (главнымъ агентствомъ). Этихъ агентуръ будетъ нѣсколько, смотря по числу районовъ, которые установитъ само дѣло. Кромѣ того учреждаются инспекторы, на которыхъ возложена фактическая ревизія агентуръ. Такимъ образомъ контроль надъ дѣйствіями агентовъ, повидимому, хорошо обезпеченъ. Агенты обязаны будутъ ежедневно доставлять свѣдѣнія о рыночныхъ цѣнахъ въ Петербургъ, въ правленіе банка, и другіе пункты, которые будутъ имъ указаны. Банкъ будетъ выдавать ссуды подъ всевозможные товары, пользующіеся спросомъ на главныхъ рынкахъ. Главная же обязанность агентовъ вести комиссіонное дѣло, брать у землевладѣльцевъ и крестьянъ хлѣбъ и другіе товары на комиссію для продажи. Дѣло, повидимому, открывается, замѣчаетъ «Сар. Д.», на широкую ногу. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 28 іюля № 164).

LI.

Урегулированіе тарифовъ, какъ мѣра сохраненія коммерческаго значенія г. Астрахани.

Рязанско-Уральское об-во, очевидно, заботливою рукою собираетъ въ горсточку все Повольжье и подчиняетъ его своимъ интересамъ. Среди грандіозныхъ плановъ об-ва, съ которыми уже знакомы наши читатели, теперь обращаетъ на себя вниманіе слѣдующій: Нижній и, кажется, Самара заговорили объ уравненіи, урегулированіи и пересмотрѣ желѣзнодорожныхъ тарифовъ... Оказывается, что такой же вопросъ поднятъ и въ Астрахани: и намъ понадобилось заговорить о тарифахъ. Откуда-же сыръ-боръ загорѣлся? Читающей публикѣ уже извѣстно, что биржевому комитету Рязанско-Уральское об-во предложило возбудить ходатайство о пересмотрѣ тарифовъ, благодаря которымъ Астрахань, какъ транзитный пунктъ, приходитъ въ упадокъ (?!). Мы можемъ теперь сообщить еще, что Рязанско-Уральское об-во прислало свою «ноту» и Астраханской думѣ и съ такимъ же предложе-

нѣмъ.—Къ вопросу о тарифахъ мы еще вернемся. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 12 августа № 176).

Мы обѣщали коснуться возбужденнаго правленіемъ об-ва Ряз.-Урал. ж. д. вопроса. Ознакомившись съ подлиннымъ текстомъ предложенія, вносимаго названнымъ об-вомъ въ нашу думу, мы глубоко заинтересовались сущностью изложенныхъ правленіемъ об-ва фактовъ и соображеній и, признавая ихъ большую важность, находимъ необходимымъ, предварительно изложенія своего взгляда на данный вопросъ, представить ихъ вслѣдъ за симъ вниманію читателей съ возможной подробностью.

До недавняго времени Астрахань занимала первенствующее мѣсто въ торговлѣ между Европейской Россіей, Персіей и Средней Азіей.

Представляя изъ себя одинъ изъ главнѣйшихъ складочныхъ пунктовъ для всѣхъ персидскихъ и средне-азіатскихъ грузовъ, Астрахань распредѣляла эти товары по рынкамъ центральной Россіи, по всей обширной области Поволжья.

Торговля азіатскими грузами служила источникомъ большихъ заработковъ не только для купечества, но и для всего населенія Астрахани и другихъ приволжскихъ городовъ. Открытіе Закаспійской желѣзной дороги, развитіе Каспійскаго коммерческаго пароходства, облегчивъ и удешевивъ доставку грузовъ, сильно увеличили обороты русской торговли съ Персіей и Средней Азіей, какъ по ввозу въ Россію тамошнихъ издѣлій, такъ и по вывозу русскихъ издѣлій на азіатскіе рынки.

Казалось бы, всѣ эти благопріятныя условія въ связи съ географическими преимуществами Астрахани, какъ естественнаго складочнаго и перевалочнаго пункта для азіатскихъ грузовъ, должны были развить и Астраханскую торговлю.

Однако въ послѣдніе годы Астрахань стала замѣтно утрачивать свое прежнее значеніе; торговля Астрахани персидскими и средне-азіатскими товарами не только не развивается, но постоянно и неуклонно падаетъ.

Достаточно наглядными подтвержденіемъ неблагопріятнаго измѣненія торговыхъ условій Астрахани могутъ служить данныя о ввозѣ риса, который, какъ извѣстно, составляетъ важнѣйшій предметъ торговли Персіи съ Россіей.

Вотъ статистика привоза риса по азіатской границѣ по свѣдѣніямъ департамента таможенныхъ сборовъ за 1886—1891 годы:

Годы.	Привезено пудовъ.			Процентное отношеніе къ общему привозу.	
	Всего черезъ Азіатскую границу.	Въ томъ числѣ:			
		Черезъ Астрахань.	Черезъ Баку.	Черезъ Астрахань	Черезъ Баку.
1886	1.691,802	469,192	1.202,094	27,8	71,1
1887	1.506,185	347,589	1.144,223	23,1	75,9
1888	1.771,214	394,267	1.363,323	22,2	70,7
1889	2.183,661	375,929	1.785,976	17,2	81,8
1890	2.135,448	317,196	1.775,487	14,8	83,2
1891	2.549,315	379,537	2.123,377	14,9	83,3

Изъ приведенныхъ данныхъ усматривается, что общіе размѣры ввоза персидскаго риса за шесть лѣтъ возрасли съ 1.691 тысячъ пудовъ до 2.549 тысячъ пудовъ, или на 50%, участіе же Астрахани въ торговлѣ рисомъ не только не возрасло, но сократилось за шесть лѣтъ на 100 тысячъ пудовъ или на 13%. Весь избытокъ ввоза персидскаго риса въ Россію направился по другимъ путямъ, минуя Астрахань. Тѣ же факты имѣютъ мѣсто и по отношенію къ другимъ персидскимъ и средне-азіатскимъ грузамъ, которые замѣтно отвлекаются въ послѣдніе годы на другіе пути, въ ущербъ торговли Астрахани и всего Поволжья. Изъ вышеприведенной таблицы распредѣленія ввоза персидскаго риса видно, что въ послѣдніе годы почти вся торговля персидскимъ рисомъ перешла въ Баку. За шесть лѣтъ съ 1886 г. по 1891 г. привозъ персидскаго риса въ Баку возросъ, наприм., на 921 тысячу пудовъ. Причины столь значительнаго возрастанія привоза персидскаго риса въ Баку, при одновременномъ сокращеніи торговли рисомъ въ Астрахани, станутъ вполнѣ очевидными, если обратиться къ сопоставленію стоимости доставки риса отъ Баку и Астрахани до главнѣйшихъ внутреннихъ рынковъ Россіи, такъ какъ мѣстное потребленіе персидскаго риса въ Баку и Астрахани очень незначительно и весь привозимый въ эти порты рисъ переотправляется затѣмъ изъ нихъ на внутренніе рынки потребленія. Такими важнѣйшими рынками потребленія персидскаго риса являются, между прочимъ, С.-Петербургъ, Рига и Варшава.

Изъ нижеприводимой таблицы сопоставленія провозныхъ платъ (съ пуда въ коп.) отъ Астрахани, Баку и Узунъ-Ада по тарифамъ прямого С.-Петербурго-Риго-Варшавско-Волжско-Каспійскаго сообщенія можно усмотрѣть, что доставка риса до Петербурга, Риги и Вар-

шавы обходится отъ Баку отъ 9,21 до 10,26 коп. на пудъ или отъ 56 р. до 62 руб. на вагонъ дешевле, чѣмъ отъ Астрахани, не считая того, что Астраханское купечество должно еще оплатить фрахтъ за доставку риса отъ персидскихъ портовъ до Астрахани.

При столь значительныхъ тарифныхъ преимуществахъ, предоставленныхъ для перевозки азіатскихъ грузовъ, отправляемыхъ изъ Баку, Астраханское купечество лишено, очевидно, всякой возможности вести торговлю рисомъ съ указанными важнѣйшими внутренними рынками, снабженіе которыхъ и производится черезъ Баку.

Въ столь же неблагопріятныя условія поставлена Астрахань сравнительно съ Баку и по перевозкамъ другихъ азіатскихъ грузовъ, какъ это видно изъ представляемаго вслѣдъ за симъ сопоставленія провозныхъ платъ (съ пуда въ коп.) отъ Астрахани, Баку и Узунъ-Ада по тарифамъ прямого С.-Петербурго-Риго-Варшавско-Волжско-Каспійскаго сообщенія.

Наименованіе товара	Пункты назначенія	От Астрах.		ОТЪ БАКУ						От Узунъ-Ада
		Всѣ пароходства кромѣ «Лебедя»	Пароходство «Лебедь»	Всѣ пароходства кромѣ «Лебедя»		Пароходство «Лебедь»				Всѣ пароходства, а также и «Лебедь»
						Обдѣлан.		Необдѣлан.		
Рисъ	С.-Петерб.	59,39	58,39	50,13	*9,26*	49,13	*9,26*	48,13	*10,26*	
	Рига	60,74	59,74	51,50	*9,24*	50,50	*9,24*	49,50	*10,24*	
	Варшава	62,10	61,10	52,89	*9,21*	51,89	*9,21*	50,89	*10,21*	

	ХЛОПОКЪ И ХЛОПЧАТАЯ БУМАГА													
	Всякой прессовки				Прессованный въ кубическомъ футѣ									
					Не менѣе 28 фун.		Не менѣе 20 фун.		Мен. 20 ф.	Не менѣе 28 фун.		Не менѣе 20 фун.		Менѣе 20 фун.
С.-Петерб.	67,35	65,35	64,21	*3,14*	всякій	60,21			**5,14**	всякій	66,21			**1,14**
Рига	68,70	66,70	65,58	*3,12*		61,58			**5,12**		67,58			**1,12**
Варшава	70,06	68,06	66,97	*3,09*	46,62	**21,44**	57,39	**10,67**	79,58	55,62	**14,44**	66,89	**3,17**	93,58
Лодзь	71,44	69,44	68,37	*3,07*	48,02	**21,42**	58,79	**10,65**	80,96	57,02	**14,42**	68,29	**3,15**	94,96

Курсивныя и черныя цифры означаютъ превышеніе провозныхъ платъ отъ Астрахани противъ платъ отъ Баку и Узунъ-Ада.

Классные тарифы прямаго С.-Петербурго-Риго-Варшавско-Волжско-Каспійскаго сообщенія.

До и отъ станцій	К л а с с ы								
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
	Копѣекъ съ пуда								
С.-Петербургъ { Астрахань	106,20	96,66	75,90	67,35	61,39	48,88	42,63	39,72	36,82
С.-Петербургъ { Баку	100,17	90,63	72,87	64,21	58,13	47,85	41,60	38,69	36,99
Астраханск. платы дороже Бакинскихъ	*6,03*	*6,03*	*3,03*	*3,14*	*3,26*	*1,03*	*1,03*	*1,03*	
Рига { Астрахань	108,44	98,35	77,25	68,70	62,74	50,26	43,78	40,87	37,98
Рига { Баку	102,41	92,32	74,22	65,58	59,50	39,23	42,75	39,85	38,14
Астраханск. платы дороже Бакинскихъ	*6,03*	*6,03*	*3,03*	*3,12*	*3,24*	*1,03*	*1,03*	*1,02*	
Варшава { Астрахань	110,10	100,05	78,61	70,06	64,10	51,64	44,98	42,03	39,13
Варшава { Баку	104,07	94,02	75,58	66,97	60,89	50,62	43,91	41,00	39,30
Астраханск. платы дороже Бакинскихъ	*6,03*	*6,03*	*3,03*	*3,12*	*3,24*	*1,03*	*1,03*	*1,02*	
Лодзь { Астрахань	111,95	101,70	79,99	71,44	65,48	58,05	46,16	43,25	40,36
Лодзь { Баку	105,92	95,67	76,96	68,37	62,29	52,02	45,13	42,23	40,52
Астраханск. платы дороже Бакинскихъ	*6,03*	*6,03*	*3,03*	*3,07*	*3,19*	*1,03*	*1,03*	*1,02*	

Примѣчаніе: Во всѣхъ случаяхъ платы отъ Узунъ-Ада дороже платъ отъ Баку на 2 копѣйки.

Изъ таблицъ видно, что платы до С.-Петербурга, Риги, Варшавы и Лодзи отъ Баку и Узунъ-Ада значительно дешевле платъ до тѣхъ же пунктовъ отъ Астрахани и только въ нѣкоторыхъ случаяхъ одинаковы съ Узунъ-Адинскими; при этомъ разницы достигаютъ слѣдующихъ размѣровъ (въ коп. съ пуда). Бакинскія платы дешевле Астраханскихъ черезъ посредство всѣхъ пароходствъ на рисъ отъ 9,21 до 9,26, на хлопокъ отъ 3,07 до 3,14; чрезъ посредство пароходствъ и «Лебедя» на рисъ отъ 9,21 до 10,26, на хлопокъ отъ 5,12 до 21,44. Узунъ-Адинскія платы дешевле Астраханскихъ чрезъ посредство всѣхъ пароходствъ и «Лебедя» на рисъ почти 0, на хлопокъ отъ 1,12 до 14,44.

Что касается классныхъ тарифовъ, то платы Астраханскія превышаютъ платы отъ Баку: для грузовъ, отнесенныхъ къ I и II классамъ, на 6,03 коп. съ пуда, къ III, IV и V клас. на 3,03—3,26 коп., къ VI, VII, VIII клас. на 1,03 и 1,02 коп. съ пуда, и только на грузы IX класса тарифъ отъ Астрахани нѣсколько (на 0,16 и 0,17) дешевле платъ отъ Баку.

При такихъ значительныхъ разницахъ въ пользу Баку и Узунъ-Ада, доходящихъ даже до 21,44 коп. на пудъ, Астраханское купечество, очевидно, лишается возможности вести торговлю закаспійскими и персидскими грузами, такъ какъ, кромѣ оплатъ предварительнаго высокаго фрахта до Астрахани, при дальнѣйшей отправкѣ груза приходится платить дороже, чѣмъ при отправкѣ товара прямымъ путемъ безъ остановки въ Астрахани.

Независимо отъ этого Астраханское купечество поставлено вообще въ невозможность конкурировать съ Черноморскимъ направленіемъ, такъ какъ провозъ товара въ послѣднемъ направленіи обходится дешевле, чѣмъ посылающимъ свои товары въ Волжскомъ направленіи, какъ это усматривается изъ слѣдующаго сопоставленія провозныхъ платъ на нѣкоторые грузы: провозъ пуда хлопка отъ Баку до Варшавы обходится: въ Волжскомъ сообщеніи 66,97 коп. (безъ разл. прессовки), въ Кавказско-Закаспійскомъ черезъ Одессу сообщеніи 47,65 и 58,42 коп. (смотря по роду прессовки); такое же соотношеніе въ платахъ до Лодзи. Стоимость провоза отъ Баку шерсти составляетъ: въ Волжскомъ сообщеніи до СПБ. 90,63 коп., Риги 92,32 коп., Варшавы 94,02 коп., Лодзи 95,67 коп., въ Кавказско-Закасп. сооб. до СПБ. 85,70 коп., Риги 83,36 коп., Варшавы 80,11 коп., Лодзи 81,49.

На вина виноградныя тарифы отъ Баку составляютъ: въ Волжскомъ сообщеніи до СПБ. 58,13 коп., Риги 59,50 коп., Варшавы 60,89 коп., въ Кавказско-Закасп. сооб. до СПБ. 59,63 коп., Риги 57,24 коп., Варшавы 53,92 коп.

А между тѣмъ желѣзнодорожное протяженіе отъ этихъ пунктовъ въ Волжско-Каспійскомъ сообщеніи (чрезъ южноволжскія пристани—Царицынъ и Саратовъ) короче такого же протяженія Кавказско-Закаспійскаго сообщенія чрезъ Одессу (со включеніемъ протяженія Закавказской ж. д.), именно: черезъ Царицынъ: въ сообщеніи на СПБ. на 1042 вер., Ригу 582 в., Варшаву 27 в., Москву 1389 в.; черезъ Саратовъ: на СПБ. на 1244 в., Ригу 656 в., Варшаву 101 в., Москву 1591 в. (до Москвы жел.-дорожное протяженіе въ направленіи чрезъ Новороссійскъ длиннѣе Царицынскаго на 1418 и Саратовскаго на 1620 в.).

И не смотря на такія значительныя разницы въ разстояніяхъ, все-таки платы кратчайшаго направленія оказываются дороже платъ Черноморскаго, болѣе длиннаго.

Всѣ приведенныя несообразности объясняются неправильностью основаній, которыя положены для исчисленія провозныхъ платъ въ направленіяхъ черезъ Волгу и черезъ Черное море, благодаря которымъ перевозка грузовъ черезъ Волжскія пристани, къ которымъ от-

Классные тарифы прямаго С.-Петербурго-Риго-Варшавско-Волжско-Каспійскаго сообщенія.

До и отъ станцій	КЛАССЫ								
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
	Копѣекъ съ пуда								
С.-Петербургъ — Астрахань	106,20	96,66	75,90	67,35	61,39	48,88	42,63	39,72	36,82
С.-Петербургъ — Баку	100,17	90,63	72,87	64,21	58,13	47,85	41,60	38,69	36,99
Астраханск. платы дороже Бакинскихъ	*6,03*	*6,03*	*3,03*	*3,14*	*3,26*	*1,03*	*1,03*	*1,03*	
Рига — Астрахань	108,44	98,35	77,25	68,70	62,74	50,26	43,78	40,87	37,98
Рига — Баку	102,41	92,32	74,22	65,58	59,50	39,23	42,75	39,85	38,14
Астраханск. платы дороже Бакинскихъ	*6,03*	*6,03*	*3,03*	*3,12*	*3,24*	*1,03*	*1,03*	*1,02*	
Варшава — Астрахань	110,10	100,05	78,61	70,06	64,10	51,64	44,98	42,03	39,13
Варшава — Баку	104,07	94,02	75,58	66,97	60,89	50,62	43,91	41,00	39,30
Астраханск. платы дороже Бакинскихъ	*6,03*	*6,03*	*3,03*	*3,12*	*3,24*	*1,03*	*1,03*	*1,02*	
Лодзь — Астрахань	111,95	101,70	79,99	71,44	65,48	53,05	46,16	43,25	40,36
Лодзь — Баку	105,92	95,67	76,96	68,37	62,29	52,02	45,13	42,23	40,52
Астраханск. платы дороже Бакинскихъ	*6,03*	*6,03*	*3,03*	*3,07*	*3,19*	*1,03*	*1,03*	*1,02*	

Примѣчаніе: Во всѣхъ случаяхъ платы отъ Узунъ-Ада дороже платъ отъ Баку на 2 копѣйки.

Изъ таблицъ видно, что платы до С.-Петербурга, Риги, Варшавы и Лодзи отъ Баку и Узунъ-Ада значительно дешевле платъ до тѣхъ же пунктовъ отъ Астрахани и только въ нѣкоторыхъ случаяхъ одинаковы съ Узунъ-Адинскими; при этомъ разницы достигаютъ слѣдующихъ размѣровъ (въ коп. съ пуда). Бакинскія платы дешевле Астраханскихъ черезъ посредство всѣхъ пароходствъ на рисъ отъ 9,21 до 9,26, на хлопокъ отъ 3,07 до 3,14; чрезъ посредство пароходствъ и «Лебедя» на рисъ отъ 9,21 до 10,26, на хлопокъ отъ 5,12 до 21,44. Узунъ-Адинскія платы дешевле Астраханскихъ чрезъ посредство всѣхъ пароходствъ и «Лебедя» на рисъ почти 0, на хлопокъ отъ 1,12 до 14,44.

Что касается классныхъ тарифовъ, то платы Астраханскія превышаютъ платы отъ Баку: для грузовъ, отнесенныхъ къ I и II классамъ, на 6,03 коп. съ пуда, къ III, IV и V клас. на 3,03—3,26 коп., къ VI, VII, VIII клас. на 1,03 и 1,02 коп. съ пуда, и только на грузы IX класса тарифъ отъ Астрахани нѣсколько (на 0,16 и 0,17) дешевле платъ отъ Баку.

При такихъ значительныхъ разницахъ въ пользу Баку и Узунъ-Ада, доходящихъ даже до 21,44 коп. на пудъ, Астраханское купечество, очевидно, лишается возможности вести торговлю закаспійскими и персидскими грузами, такъ какъ, кромѣ оплатъ предварительнаго высокаго фрахта до Астрахани, при дальнѣйшей отправкѣ груза приходится платить дороже, чѣмъ при отправкѣ товара прямымъ путемъ безъ остановки въ Астрахани.

Независимо отъ этого Астраханское купечество поставлено вообще въ невозможность конкурировать съ Черноморскимъ направленіемъ, такъ какъ провозъ товара въ послѣднемъ направленіи обходится дешевле, чѣмъ посылающимъ свои товары въ Волжскомъ направленіи, какъ это усматривается изъ слѣдующаго сопоставленія провозныхъ платъ на нѣкоторые грузы: провозъ пуда хлопка отъ Баку до Варшавы обходится: въ Волжскомъ сообщеніи 66,97 коп. (безъ разл. прессовки), въ Кавказско-Закаспійскомъ черезъ Одессу сообщеніи 47,65 и 58,42 коп. (смотря по роду прессовки); такое же соотношеніе въ платахъ до Лодзи. Стоимость провоза отъ Баку шерсти составляетъ: въ Волжскомъ сообщеніи до СПБ. 90,63 коп., Риги 92,32 коп., Варшавы 94,02 коп., Лодзи 95,67 коп., въ Кавказско-Закасп. сооб. до СПБ. 85,70 коп., Риги 83,36 коп., Варшавы 80,11 коп., Лодзи 81,49.

На вина виноградныя тарифы отъ Баку составляютъ: въ Волжскомъ сообщеніи до СПБ. 58,13 коп., Риги 59,50 коп., Варшавы 60,89 коп., въ Кавказско-Закасп. сооб. до СПБ. 59,63 коп., Риги 57,24 коп., Варшавы 53,92 коп.

А между тѣмъ желѣзнодорожное протяженіе отъ этихъ пунктовъ въ Волжско-Каспійскомъ сообщеніи (чрезъ южноволжскія пристани—Царицынъ и Саратовъ) короче такого же протяженія Кавказско-Закаспійскаго сообщенія чрезъ Одессу (со включеніемъ протяженія Закавказской ж. д.), именно: черезъ Царицынъ: въ сообщеніи на СПБ. на 1042 вер., Ригу 582 в., Варшаву 27 в., Москву 1389 в.; черезъ Саратовъ: на СПБ. на 1244 в., Ригу 656 в., Варшаву 101 в., Москву 1591 в. (до Москвы жел.-дорожное протяженіе въ направленіи чрезъ Новороссійскъ длиннѣе Царицынскаго на 1418 и Саратовскаго на 1620 в.).

И не смотря на такія значительныя разницы въ разстояніяхъ, все-таки платы кратчайшаго направленія оказываются дороже платъ Черноморскаго, болѣе длиннаго.

Всѣ приведенныя несообразности объясняются неправильностью основаній, которыя положены для исчисленія провозныхъ платъ въ направленіяхъ черезъ Волгу и черезъ Черное море, благодаря которымъ перевозка грузовъ черезъ Волжскія пристани, къ которымъ от-

несена и Астрахань, производится по гораздо болѣе высокимъ единичнымъ ставкамъ съ пуда и версты за желѣзнодорожное протяженіе, чѣмъ при перевозкѣ черезъ Баку и далѣе черезъ Одессу, какъ видно изъ слѣдующей таблицы:

Пудоверстныя ставки на желѣзнодорожныя протяженія по тарифамъ отъ Баку въ прямыхъ Кавказско-Закаспійскомъ черезъ Одессу и Волжско-Каспійскомъ черезъ Царицынъ и Саратовъ сообщеніяхъ.

По спеціальному тарифу на рисъ: черезъ Одессу до СПБ. 1 р. 55 к., Риги 1 р. 54 к., черезъ Царицынъ до СПБ. 1 р. 42 коп., Риги 1 р. 48 коп., черезъ Саратовъ до СПБ. 1 р. 38 коп., Риги 1 р. 45 коп.

По классным тарифамъ до С.-Петербурга: черезъ Одессу: I классъ 1 р. 36 к., II—1 р. 44 к., III—1 р. 51 к., IV—1 р. 57 к., V—1 р. 68 к., VI—1 р. 83 к., VII—1 р. 92 к., VIII—1 р. 97 к., черезъ Царицынъ: I классъ 1 р. 25 к., II—1 р. 31 к., III—1 р. 37 к., IV—1 р. 42 к., V—1 р. 52 к., VI—1 р. 63 к., VII—1 р. 71 к. VIII—1 р. 77 к., черезъ Саратовъ: I классъ 1 р. 23 к., II—1 р. 28 к., III—1 р. 34 к., IV—1 р. 39 к., V—1 р. 49 к., VI—1 р. 57 к., VII—1 р. 65 к., VIII—1 р. 70 к.

Итакъ, по всѣмъ классным тарифамъ и по важнѣйшимъ спеціальнымъ тарифамъ самыя дешевыя единичныя ставки съ пуда и версты допущены за желѣзнодорожное протяженіе для перевозокъ грузовъ черезъ Баку и Черноморскіе порты; для перевозокъ черезъ Царицынъ эти ставки повышаются, и самыя высокія ставки установлены для сообщенія черезъ Саратовъ. Между тѣмъ правильныя соотношенія тарифовъ требуютъ равенства единичныхъ ставокъ для грузовъ во всѣхъ направленіяхъ.

Нельзя не замѣтить также, что провозныя платы отъ Астрахани установлены въ повышенномъ размѣрѣ сравнительно съ платами отъ болѣе отдаленныхъ портовъ Каспійскаго моря, благодаря тому, что фрахтъ отъ Астрахани до ближайшихъ желѣзнодорожныхъ пристаней Волги (Царицына и Саратова) установленъ въ нынѣ дѣйствующихъ тарифахъ въ болѣе высшемъ размѣрѣ, чѣмъ фрахтъ до тѣхъ же Волжскихъ пристаней отъ Баку и Узунъ-Ада, что, напр., имѣетъ мѣсто въ тарифахъ на рисъ.

Столь же неблагопріятно для Астрахани составлены также опубликованные нынѣ и введенные въ дѣйствіе съ 19 іюня с. г. тарифы Волжско-Каспійскаго сообщенія на сахаръ рафинадъ и сахарный песокъ, а именно: для исчисленія провозныхъ платъ до портовъ Каспійскаго моря примѣнена схема, принятая для Кавказскихъ сообщеній, именно для рафинада IV классъ ввозной схемы, для сахарнаго песку V классъ, со слѣдующими однако ограниченіями: въ ставки за

часть желѣзныхъ дорогъ этого сообщенія отъ станцій Варшавскаго района внесены платы, исчисленныя за часть желѣзныхъ дорогъ отъ этихъ же станцій черезъ Черное море до Баку; въ Волжско-Каспійскомъ же сообщеніи допущены прямые тарифы на эти грузы лишь отъ тѣхъ станцій, которыя включены въ соотвѣтственные тарифы черезъ Черное море и отъ которыхъ разстояніе до Царицына не болѣе, чѣмъ до Баку.

Такимъ образомъ, первымъ ограниченіемъ уничтожены тѣ незначительныя разницы, которыя получались бы въ платахъ за часть желѣзныхъ дорогъ 2-хъ сообщеній отъ станцій Варшавскаго района при исчисленіи въ обоихъ случаяхъ платъ по ввозной схемѣ и которыя позволяли бы хотя отчасти покрывать превышенія Волжско-Каспійскихъ фрахтовъ противъ Черноморскихъ.

Второе же ограниченіе окончательно закрываетъ доступъ сахару на Волгу отъ всѣхъ станцій, лежащихъ ближе къ Баку, чѣмъ къ Царицыну, между тѣмъ какъ для Кавказско-Закаспійскаго сообщенія даны прямые тарифы отъ всѣхъ рафинадныхъ станцій Россіи.

До Астрахани же и другихъ Волжскихъ пристаней платы разсчитаны по соотвѣтственнымъ ставкамъ Іосо съ допущеніемъ лишь такой регулировки до Астрахани, чтобы итогъ платъ за часть желѣзныхъ дорогъ и пароходствъ до Астрахани не былъ выше итога до ближайшаго порта Каспійскаго моря (Брянской пристани).

Такимъ образомъ, при слѣдованіи сахара до Астрахани, напр., отъ Кіева, вмѣсто 36,82 коп. съ пуда (безъ доп. сборовъ), которые получались бы за часть желѣзныхъ дорогъ до Царицына при разсчетѣ къ ввозной схемѣ, плата за желѣзнодорожное протяженіе теперь опредѣляется въ 46,82 коп., т. е. на 10 коп. выше; такое же явленіе и съ Харьковомъ.

Между тѣмъ Волжско-Каспійское сообщеніе, вслѣдствіе многихъ тяжелыхъ естественныхъ условій, въ которыхъ оно находится, нуждается въ особенномъ покровительствѣ и льготахъ въ тарифномъ отношеніи, чтобы оно хотя сколько нибудь могло конкурировать съ Черноморскимъ. Во-первыхъ, Волжское сообщеніе работаетъ только $^1/_2$ года, а поэтому Волжскія пристани нуждаются въ складахъ для храненія товоровъ, между тѣмъ какъ Черноморское сообщеніе, будучи открытымъ почти круглый годъ, позволяетъ товарополучателямъ запасаться нужнымъ товаромъ по мѣрѣ надобности безъ всякихъ затратъ на содержаніе складовъ и храненіе въ нихъ товара.

Съ другой стороны накладные расходы въ Волжско-Каспійскомъ сообщеніи значительно больше, чѣмъ въ Кавказскомъ, вслѣдствіе взиманія на Волгѣ особаго сбора въ $^1/_4$% со стоимости груза, а также вслѣдствіе болѣе дорогой при перевозкѣ Волгой страховки, которая

увеличивается пропорціонально длинѣ воднаго пути. Протяженіе же воднаго пути чрезъ Каспійское море и Волгу гораздо больше Черноморскаго.

Итакъ, благодаря особому покровительству, оказываемому Черноморскому направленію и выражающемуся въ предоставленіи ему болѣе дешевыхъ тарифовъ сравнительно съ тарифами Волжско-Каспійскаго черезъ Астрахань сообщенія, перевозки среднеазіатскихъ и персидскихъ товаровъ въ направленіи черезъ Волгу съ каждымъ годомъ значительно сокращаются, и въ настоящее время представляется серьезная опасность, что вся торговля этими товарами перейдетъ всецѣло въ пользу Баку и направится черезъ Черное море.

Льготы, даваемыя въ тарифномъ отношеніи Черноморско-Каспійскому сообщенію предъ Волжско-Каспійскимъ, являются крайне несправедливыми и приводятъ къ упадку всю Волжскую торговлю, что, конечно, тяжело отзывается на благосостояніи приволжскихъ городовъ, и особенно Астрахани, и безъ нужды убиваетъ развитіе Волжскаго пароходства.

Въ виду взаимныхъ интересовъ, правленіе об-ва позволяетъ себѣ обратить вниманіе Астраханской городской думы на необходимость возбужденія думою ходатайства предъ г. Министромъ Финансовъ о пересмотрѣ всѣхъ дѣйствующихъ тарифовъ въ Волжско-Каспійскомъ и Кавказско-Закаспійскомъ черезъ Одессу сообщеніяхъ и объ установленіи новыхъ тарифовъ, по которымъ бы итоги провозныхъ платъ отъ и до станцій Варшавскаго, Западнаго и Южнаго районовъ были по крайней мѣрѣ одинаковы въ обоихъ сообщеніяхъ, и чтобы плата отъ Астрахани была во всѣхъ случаяхъ дешевле платъ отъ Каспійскихъ портовъ на сумму фрахта отъ этихъ портовъ до Астрахани.

Независимо отъ возбужденія ходатайства предъ г. Министромъ Финансовъ необходимо просить и г. Начальника губерніи о поддержкѣ означеннаго ходатайства предъ г. Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ и Министромъ Финансовъ въ интересахъ города Астрахани и Астраханскаго купечества, съ цѣлью предупрежденія окончательнаго упадка Астраханской торговли, что неизбѣжно должно послѣдовать, если не будутъ устранены настоящія неправильныя и несправедливыя соотношенія тарифовъ на перевозку грузовъ въ направленіи черезъ Волгу и Астрахань и черезъ Черное море и Баку. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 14 августа № 178 и 15 августа № 179).

LII.

Запросъ Астраханской городской управы въ правленіе Рязанско-Уральскаго об-ва о степени достовѣрности слуховъ о намѣреніи об-ва соединить рельсовымъ путемъ Астрахань со своими главными линіями.

Въ настоящее время вопросъ о жел. дорогѣ на Астрахань находится въ очень странномъ, въ крайне неопредѣленномъ положеніи. Съ одной стороны мы постоянно встрѣчаемъ въ газетахъ замѣтки о томъ, что фактическій приступъ къ желѣзнодорожнымъ работамъ есть дѣло почти-что завтрашняго дня, а съ другой—до сихъ поръ даже въ городскихъ общественныхъ сферахъ, кажется, достаточно близко стоящихъ къ желѣзнодорожному вопросу, чтобы имѣть право имѣть о ходѣ его точныя свѣдѣнія, ничего опредѣленнаго неизвѣстно. Наведя по этому поводу надлежащія справки, мы узнали, что еще въ февралѣ наша городская управа, въ виду слуховъ о намѣреніи Ряз.-Уральскаго об-ва соединить рельсовымъ путемъ Астрахань съ своими главными линіями, обратилась въ правленіе этого общества съ запросомъ о степени достовѣрности сказанныхъ слуховъ и вообще о намѣреніяхъ об-ва на этотъ счетъ. Правленіе Ряз.-Урал. об-ва оказалось однако столь нелюбезнымъ, что до сихъ поръ никакого отвѣта на запросъ городской управы не дало, хотя и обратилось съ своей стороны съ предложеніемъ, выше напечатаннымъ.—Нельзя не выразить сожалѣнія по поводу такого невнимательнаго отношенія правленія об-ва къ намъ, Астраханцамъ, и не пожелать, чтобы об-во это держало насъ въ курсѣ тѣхъ своихъ дѣлъ, которыя относятся до Астраханскаго края. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 15 августа № 179).

LIII.

Вопросъ о необходимости пересмотра тарифныхъ соотношеній между Царицыномъ и Саратовомъ по всѣмъ грузамъ.

На дняхъ въ Нижнемъ-Новгородѣ состоялось совѣщаніе по вопросу о регулированіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ отъ и до волжскихъ пристаней. На этомъ совѣщаніи однимъ изъ членовъ, уполно-

моченнымъ отъ об-ва Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, г. Мирославскимъ прочтена была не безъинтересная записка о мѣрахъ, принимаемыхъ Рязанско-Уральской желѣзной дорогой съ цѣлью привлеченія различныхъ грузовъ къ Саратову. Благодаря этимъ мѣрамъ, говоритъ «Волгарь», блестяще осуществляемымъ при помощи торгово-промышленнаго коммерческаго банка (по выдачѣ ссудъ подъ хлѣбные грузы) и восточнаго общества товарныхъ складовъ, Юго-Восточное об-во желѣзныхъ дорогъ терпитъ убытки, вслѣдствіе отвлеченія грузовъ отъ Грязе-Царицынской линіи. Въ виду этого въ запискѣ предлагается ходатайствовать передъ департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ о пересмотрѣ тарифныхъ соотношеній между Царицыномъ и Саратовомъ по всѣмъ грузамъ. («Астр. Спр. Листокъ» 1893 г. 24 августа № 186).

LIV.

Слухи объ оставленіи безъ послѣдствій проекта проведенія Астраханско-Царицынской жел. дороги по правому берегу и о возникновеніи новаго проекта о проведеніи жел. дороги въ Астрахань по лѣвому берегу р. Волги.

Какъ мы слышали, проектъ о проведеніи Астраханско-Царицынской желѣзной дороги по нагорной сторонѣ р. Волги въ 30 верстахъ отъ берега потерпѣлъ неудачу и въ настоящее время оставленъ. Находятъ что проведеніе здѣсь дороги весьма трудно *за недостаткомъ воды*. Устройство же колодцевъ сопряжено съ большими расходами: вычислено, что каждый колодецъ обойдется болѣе 10 тысячъ; на мѣсто этого проекта возникаетъ новый о проведеніи желѣзной дороги по луговой сторонѣ Волги,—прямо, значитъ, въ Астрахань. («Астр. Спр. Листокъ» 1893 г. 10 сентября № 199).

LV.

Слухи о возбужденіи вновь вопроса о Царицынско-Астраханской жел. дорогѣ.

Вопросъ о Царицынско-Астраханской желѣзной дорогѣ снова возбужденъ, какъ слышно, въ высшихъ сферахъ. («Астр. Спр. Листокъ» 1893 г. 22 октября № 233).

LVI.

Представленіе об-ва Рязанско-Уральской жел. дороги по вопросу о сооруженіи жел.-дорожнаго пути до Кунграда и развитіи пароходства на Аму-Дарьѣ.

Общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги вошло съ представленіемъ по вопросу о сооруженіи желѣзнодорожнаго пути въ Средней Азіи до Кунграда и развитіи товаро-пассажирскаго пароходства на Аму-Дарьѣ. Это извѣстіе имѣетъ большую важность. Если будетъ желѣзная дорога до Кунграда, тогда Черняевскій путь, пожалуй, возродится. («Астр. Спр. Листокъ» 1893 г. 6 ноября № 245).

LVII.

Проектъ желѣзной дороги барона П. Ф. Дризена по лѣвому берегу Волги отъ Николаевской слободы до Астрахани.

Читателямъ извѣстно уже о проектѣ проведенія желѣзной дороги по степямъ лѣваго берега Волги отъ слободы Николаевской до Астрахани. Теперь въ Саратовскихъ газетахъ находимъ нѣкоторыя, хотя и очень немногія, подробности по этому вопросу. Сообщаютъ, что проектъ этотъ состоитъ въ томъ, чтобы провести желѣзную дорогу отъ слободы Николаевской противъ Камышина до озера Элтона, кругомъ этого озера, затѣмъ къ югу мимо озера Баскунчака и соединить это послѣднее вѣтвью (всего 11 верстъ) съ главною линіею, далѣе на югъ мимо горы Чапчачи (до которой также имѣетъ быть вѣтвь), до Краснаго Яра (?) и оттуда до Астрахани. Общее протяженіе этой дороги, включая вѣтви, исчислено въ 529 верстъ.

Осуществленіе этого проекта принимаетъ на себя баронъ П. Ф. Дризенъ, которымъ возбуждено уже соотвѣтствующее ходатайство по этому предмету.

Изъ этого сообщенія намъ не совсѣмъ понятно указаніе на Красный Яръ, какъ на одинъ изъ направляющихъ пунктовъ дороги. Что можетъ дать Красный Яръ и сколько будетъ стоить проведеніе 35-ти верстной линіи отъ Краснаго Яра до Астрахани черезъ рѣки Бередъ, Бузанъ, Рычу, Болды и черезъ сплошные ильмени, безчисленное

множество ериковъ и плавней? Относительно Краснаго Яра Саратовскія газеты привираютъ. Точно также привираютъ онѣ, слѣдующимъ образомъ доказывая выгоды новаго пути. Высказавъ, что проведеніемъ желѣзной дороги такимъ образомъ, чтобы она захватывала всѣ соляныя богатства Заволжья, данъ былъ бы сильный толчекъ развитію солепромышленности, Саратовская газета, которую мы цитируемъ, устами нѣкоего В. К. прибавляетъ: «Об-во Рязанско-Уральской жел. дороги проектировало провести желѣзную дорогу отъ Николаевской слободы противъ Камышина до озера Элтона. Дорога эта обслуживала-бы только часть Заволжья, воскресила бы солепромышленность на Элтонѣ и убила бы ее на Баскунчакѣ. Проектъ этотъ остается доселѣ безъ дальнѣйшаго движенія. Въ такомъ положеніи онъ, вѣроятно, останется и на всегда, такъ какъ на смѣну ему выступилъ проектъ болѣе цѣлесообразный!»

О томъ, что Элтонская дорога убьетъ Баскунчакъ, мы же писали, охлаждая восторги того-же В. К. по поводу Николаевско-Элтонскаго проекта. И теперь мы должны сказать тоже самое: идетъ-ли дорога только на Элтонъ или на Элтонъ-Баскунчакъ, результатъ получится для Баскунчака тотъ-же самый: Баскунчакскій промыселъ безъ пользы для государства будетъ убитъ. («Астр. Спр. Листъ» 1893 г. 7 ноября № 246).

LVIII.

Постановленіе о включеніи нѣкоторыхъ городскихъ станцій (въ томъ числѣ и станціи — Астрахань) въ прямое товарное сообщеніе со станціями всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Согласно постановленію XXXVIII общаго конвенціоннаго съѣзда, городскія станціи: Ташкентъ Владикавказской желѣзной дороги, *Астрахань*, Баку, Ташкентъ, Самаркандъ, Ходжентъ, Кокандъ, Наманганъ, Андижанъ и Вѣрный—Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, и *Астрахань* и Саратовъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги включаются въ прямое товарное сообщеніе со станціями всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ. («Астр. Спр. Лист.» 1893 г. 9 ноября № 247).

LIX.

Новый конкурентъ волжскому пути.

(По поводу открытія дѣйствій Петровской желѣзной дороги).

Телеграмма изъ Петровска торжественно извѣщаетъ, что дѣйствія Петровской желѣзной дороги по перевозкѣ хлопка открылись. У волжскаго судоходства вообще и у Астраханскаго порта въ частности явился серьезный конкурентъ. Почти круглый годъ между портами Закаспійскаго края и Персіи съ одной стороны и Петровскомъ —съ другой поддерживается морское сообщеніе,—слѣдовательно, почти во всякое время года хлопокъ и другія среднеазіатскіе товары, персидскіе грузы и бакинская нефть будутъ имѣть возможность безпрерывно слѣдовать въ коренную Россію. Какъ и пресловутая «Рязанско-Уральская костоломка», новая желѣзная дорога ходатайствовала—было о разнаго рода привиллегіяхъ, но ей въ этомъ благоразумно было отказано. Такимъ образомъ, если значительная часть грузовъ, идущихъ съ Каспійскаго моря черезъ Астраханскій портъ на Волгу, и достанется на долю новой желѣзной дороги, все же можно надѣяться, что крупнаго вреда волжскому судоходству этотъ конкурентъ не принесетъ, такъ какъ транспортированіе товаровъ по водянымъ путямъ, и особенно при современной конкуренціи, несравненно выгоднѣе перевозки по желѣзнодорожнымъ путямъ. По всѣмъ даннымъ, Петровская желѣзная дорога подорветъ довольно ощутительно Царицынъ и Грязе-Царицынскую дорогу, которые, «благодаря» новому желѣзнодорожному пути, лишатся значительной части нефтяныхъ грузовъ. Придется поплатиться и Астрахани, какъ складочному мѣсту разнаго рода товаровъ, слѣдующихъ съ Каспія на Волгу... Но, во всякомъ случаѣ, государственные интересы всегда должны стоять впереди интересовъ отдѣльныхъ мѣстностей и, тѣмъ болѣе, отдѣльныхъ лицъ. Если новый путь лишитъ ту или другую мѣстность ея естественныхъ преимуществъ, то оставленной мѣстности (въ лицѣ ея коммерческихъ дѣятелей) вовсе не слѣдуетъ падать духомъ, а напротивъ—стараться изыскивать новыя отрасли торговли и промышленности. Въ нашъ вѣкъ техническихъ усовершенствованій, вѣкъ съ быстро измѣняющимися, какъ въ калейдоскопѣ, явленіями, условіями и обстоятельствами, приходится постоянно быть на сторожѣ, а слѣдовательно необходимо и *умѣть жить въ такой средѣ*, заранѣе предусматривая то, что можетъ случиться, и имѣть въ запасѣ то, къ чему въ случаѣ,

если ожидаемый фактъ осуществится, можно было-бы прибѣгнуть. («Астр. Спр. Листокъ» 1893 г. 21 ноября № 258.)

Н. В.

LX.

Свѣдѣнія о произведенныхъ изысканіяхъ по предполагаемой желѣзнодорожной линіи Уральскъ—Аму-Дарья.

Въ задачу об-ва Рязанско-Уральской желѣзной дороги входитъ, какъ извѣстно, установленіе удобнаго пути для движенія грузовъ изъ Средней Азіи къ г. Уральску. На средства об-ва въ минувшемъ году снаряжена была спеціальная экспедиція въ зауральскія степи и на Усть-Уртъ, съ цѣлью изученія путей, по которымъ въ настоящее время движутся грузы по зауральской степи, особенно по направленію къ Уральску, а также для обслѣдованія и всесторонняго изученія обширнаго степнаго пространства между рѣкою Ураломъ и Каспійскимъ и Аральскимъ морями—для сужденія о тѣхъ грузахъ, на которые дорога можетъ разсчитывать въ будущемъ съ открытіемъ и разработкою естественныхъ богатствъ края. Въ настоящее время уже выяснилось, что лучшее направленіе пути отъ Уральска къ Аму—Дарьѣ пролегаетъ черезъ Нижнюю Эмбу на Индеръ и Александровъ Гай, по которому уже начаты изысканія. Произведены изысканія желѣзнаго и колеснаго путей на 908 верстъ, рекогносцировка путей на 1056 вер. и желѣзнодорожныя изысканія вдоль рѣки Урала, отъ Уральска до Каспійскаго моря на 552 версты. («Астр. Спр. Листокъ» 1893 г. 27 ноября № 263).

LXI.

Средняя Азія, доставительница хлопка въ Европейскую Россію, какъ новый рынокъ для сбыта хлѣба изъ Европейской Россіи.

(По поводу открытія движенія по Петровской желѣзной дорогѣ.)

Съ открытіемъ движенія по Петровской желѣзнодорожной линіи Каспійское море оказалось соединеннымъ непрерывнымъ рельсовымъ путемъ съ внутреннею Россіею. Однимъ изъ послѣдствій этого соединенія явилось новое направленіе средне-азіатскихъ грузовъ и въ осо-

бенности хлопка—по новому, болѣе короткому и болѣе дешевому, пути чрезъ Петровскъ, по новой линіи и по Владикавказской дорогѣ. Чтобы упростить и удешевить передвиженіе среднеазіатскихъ грузовъ по новому направленію, об-во Владикавказской желѣзной дороги завело свои пароходы, дѣлающіе рейсы между Узунъ-Ада, конечной станціей Закаспійской желѣзной дороги, и Петровскомъ, и основало въ Самаркандѣ свою станцію для пріема грузовъ. Эти факты являются предвѣстниками серьезнаго экономическаго переворота въ Средней Азіи, который будетъ имѣть немаловажное значеніе и для внутренней Россіи.

Наши среднеазіатскія владѣнія, равно какъ и вассальныя государства — Хива и Бухара, еще десять лѣтъ тому назадъ имѣли самый незначительный обмѣнъ товарами съ Европейской Россіей. Такъ дѣло происходило-бы и доселѣ, если бы Туркестантская администрація не приняла мѣръ для насажденія въ краѣ культуры американскаго хлопчатника. Онъ не только вытѣснилъ мѣстный, дававшій короткое, негодное для фабрикъ, волокно, но и захватилъ огромныя площади, никогда подъ хлопчатникомъ не бывшія. Сѣмена американскаго хлопчатника впервые появились въ Средней Азіи всего въ 1884 г., а уже теперь отправляется отсюда во внутреннюю Россію нѣсколько милліоновъ пудовъ хлопка на десятки милліоновъ рублей. Выгоды культуры хлопка настолько велики, что подъ него отводится все, что только можно. И въ настоящее время уже многія хлѣбныя поля въ нашихъ среднеазіатскихъ владѣніяхъ отошли подъ хлопокъ, чѣмъ главнымъ образомъ и объясняется вздорожаніе въ этомъ краю хлѣба, дошедшаго въ нынѣшнемъ году до 2 рублей за пудъ (пшеницы). Нѣтъ сомнѣнія, что процессъ расширенія культуры американскаго хлопка пошелъ бы еще быстрѣе, если бы населеніе не удерживалось отъ обращенія подъ хлопокъ своихъ полей опасеніемъ остаться совсѣмъ безъ хлѣба.

Соединеніе Каспійскаго моря съ внутреннею Россіею рельсовымъ путемъ будетъ имѣть непосредственнымъ слѣдствіемъ усиленіе производства хлопка въ нашихъ среднеазіатскихъ владѣніяхъ. Съ одной стороны удешевленіе доставки хлопка увеличитъ выгоды его производства и усилитъ спросъ на него, а съ другой—возможность появленія въ Средней Азіи хлѣба изъ Европейской Россіи, благодаря новому пути, побудитъ населеніе къ усиленному обращенію хлѣбныхъ полей подъ культуру хлопка безъ опасенія относительно недостатка хлѣба, который всегда можетъ быть доставленъ въ нужномъ количествѣ изъ Европейской Россіи. И этотъ процессъ будетъ вполнѣ естественъ, такъ какъ культура хлопка является для населенія среднеазіатскихъ областей гораздо болѣе выгодной, чѣмъ культура хлѣба.

Спросъ на хлопокъ въ самой Россіи еще въ нѣсколько разъ превосходитъ количество этого продукта, которое можетъ быть отпущено среднеазіатскими владѣніями въ настоящее время, а впослѣдствіи, по удовлетвореніи внутренняго спроса, ничто не мѣшаетъ среднеазіатскому хлопку идти и за-границу. Здѣсь можетъ повториться тоже, что случилось съ керосиномъ и смазочными маслами, которыя еще такъ недавно пріобрѣтались нами за-границей, а теперь вывозятся отъ насъ за-границу на десятки милліоновъ рублей. Такимъ образомъ, даже при обращеніи всѣхъ удобныхъ земель Средней Азіи подъ культуру хлопка, для послѣдняго обезпеченъ выгодный сбытъ.

Этотъ начинающійся или, вѣрнѣе, совершающійся переворотъ въ экономической жизни Средней Азіи отмѣченъ г. Абрамовымъ въ «Недѣлѣ». Почтенный авторъ говоритъ, что переворотъ этотъ обѣщаетъ создать для земледѣльца Европейской Россіи новый солидный рынокъ для сбыта хлѣба, рынокъ тѣмъ болѣе интересный, что на немъ хлѣбъ будетъ гарантированъ отъ всякой конкуренціи. Уже въ нынѣшнемъ году на среднеазіатскихъ рынкахъ появилась ржаная мука изъ Поволжья и пшеница съ Сѣвернаго Кавказа. Процессъ расширенія хлопковой культуры въ Средней Азіи будетъ неизбѣжно продолжаться, а вмѣстѣ съ тѣмъ будетъ увеличиваться сокращеніе хлѣбныхъ посѣвовъ и рости спросъ на привозный хлѣбъ. Желѣзнымъ дорогамъ, Закаспійской и Петровской, будетъ выгодно возить хлѣбъ по очень дешевой цѣнѣ (въ нынѣшнемъ году по Закаспійской дорогѣ тарифъ на перевозку хлѣба пониженъ на $^1/_{100}$ съ пуда и версты), лишь бы не гонять обратно пустыхъ вагоновъ, въ которыхъ направляются внутрь Россіи среднеазіатскіе грузы. Открывающійся для нашего хлѣба рынокъ представляетъ очень солидные размѣры. Населеніе нашихъ среднеазіатскихъ владѣній вмѣстѣ съ вассальными ханствами достигаетъ 8 милліоновъ человѣкъ; если нашъ хлѣбъ будетъ удовлетворять даже только половину потребности этого населенія въ хлѣбныхъ продуктахъ, и тогда здѣсь откроется рынокъ для сбыта не менѣе 50 милліоновъ пудовъ хлѣба. Совершающійся въ Средней Азіи экономическій переворотъ вдвойнѣ выгоденъ для Россіи,—съ одной стороны, доставляя дешевый хлопокъ, а съ другой—открывая обширный рынокъ для нашего хлѣба. Все, что окажетъ содѣйствіе этому процессу, явится, такимъ образомъ, вдвойнѣ полезнымъ для земледѣльческаго населенія Европейской Россіи, удешевляя бумажныя матеріи (нынѣ главный матеріалъ для одежды нашего народа) и увеличивая спросъ на продукты земледѣлія. («Астрах. Справ. Листокъ» 1893 г. 23 декабря № 284).

LXII.

Замѣтка о Петровскѣ, какъ новомъ соперникѣ Астрахани со времени открытія дѣйствій Петровской жел. дороги.

Нѣсколько разъ подымался въ 1893 году вопросъ объ устройствѣ желѣзной дороги изъ Царицына въ Астрахань, но такъ и остался вопросомъ, тогда какъ нашъ сосѣдъ Петровскъ соединился желѣзною дорогою съ Владикавказомъ и съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ. Какъ и другія желѣзныя дороги, прошедшія мимо Астрахани и оставившія ее въ сторонѣ отъ главныхъ искусственныхъ путей, такъ и эта дорога, сильно подымая значеніе Петровска, принесетъ ущербъ Астрахани и отвлечетъ, если не большую, то значительную часть грузовъ изъ Закаспійскаго края. Разумѣется, это—вопросъ будущаго, но все-таки съ 1893 года начинаетъ зарождаться новый соперникъ Астрахани. («Астрах. Справ. Листокъ» 1894 г. 1 января № 1).

LXIII.

О продленіи права, даннаго купцу Трескинскому, производства изысканій жел.-дор. пути отъ Астрахани до Царицына еще на годъ.

Намъ сообщаютъ изъ достовѣрныхъ источниковъ, что право производства изысканій желѣзнодорожнаго пути отъ Астрахани до Царицына, данное въ 1892 г. Царицынскому времен. купцу Сер. Сем. Трескинскому, продолжено г. Трескинскому еще на годъ, т. е. до 18 декабря 1894 г. и на прежнихъ условіяхъ. Отсюда видно, что выборъ направленія линіи «Астрахань-Царицынъ» далеко еще не рѣшенъ окончательно. («Астрах. Справ. Листокъ» 1894 г. 23 января № 18).

LXIV.

По поводу слуховъ о предполагаемой желѣзной дорогѣ „Астрахань—Гурьевъ".

Такъ много разныхъ слуховъ о новыхъ желѣзнодорожныхъ линіяхъ проникаетъ въ публику и печать, что разобраться въ нихъ не представляется никакой возможности. Кромѣ проектовъ: соединенія Астрахани съ Царицыномъ,—съ слоб. Николаевской,—съ Ростовомъ-на-Дону,—существуетъ еще проектъ рельсоваго пути «Астрахань-Гурьевъ». Въ газетахъ мы находимъ сообщеніе, что «въ непродолжительномъ времени въ Комитетѣ министровъ будетъ обсуждаться вопросъ о соединеніи г. Астрахани съ г. Гурьевомъ желѣзной дорогой черезъ киргизскую степь и что, по слухамъ, окончательно рѣшено передать концессію на постройку этой линіи г. фонъ-Дервизу», главному акціонеру Рязанско-Уральскаго общества. Вѣроятно, въ этомъ извѣстіи недоказана важная подробность, именно, что линія «Астрахань-Гурьевъ» будетъ составлять часть линіи магистральной, имѣющей соединить центральную Россію съ областью Арала. Самостоятельная линія «Астрахань-Гурьевъ» совершенно никакого значенія не можетъ имѣть. Изъ Астрахани въ Гурьевъ грузы идутъ сравнительно ничтожные, изъ Гурьева въ Астрахань—тоже, одна лишь рыба и ея продукты. Иное дѣло—путь, въ которой линія «Астрахань-Уральскъ» войдетъ лишь однимъ изъ звеньевъ цѣпи... Такой путь, оживляя всю степь, которую онъ перерѣжетъ, вмѣстѣ съ тѣмъ откроетъ средство удобнаго и постояннаго обмѣна произведеній всей сѣверной половины Россіи и произведеній обширныхъ земель, лежащихъ въ области Туркестана и смежныхъ съ нимъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1894 г. 29 января № 23).

LXV.

Постановленіе Астраханскаго биржеваго комитета относительно ходатайства предъ Правительствомъ о соединеніи Астрахани жел.-дор. путемъ съ портами Чернаго и Каспійскаго морей.

16 февраля 1894 г. состоялось въ залѣ коммерческой биржи общее собраніе биржевого купечества, на которомъ были предложены слѣдующіе вопросы: 1) объ углубленіи фарватера р. Волги и Болды;

2) *о соединеніи г. Астрахани желѣзнодорожнымъ путемъ съ портами Чернаго и Каспійскаго морей;* 3) о нуждахъ рѣчного рыболовства; 4) о техническомъ училищѣ и о биржевыхъ бюллетеняхъ. Общее собраніе, по прочтеніи доклада, на всѣ эти вопросы отвѣтило утвердительно и постановило о томъ ходатайствовать передъ Правительствомъ. Откладывая подробности до завтра, теперь замѣтимъ, что вопросъ о соединеніи г. Астрахани желѣзнодорожнымъ путемъ представлялъ нѣкоторую неясность. Рѣшено поручить разработку этого вопроса съ представленіемъ цифровыхъ данныхъ особой комиссіи. (‹Астрах. Справ. Листокъ› 1894 г. 17 февраля № 38).

... Четвертымъ вопросомъ было предложено о соединеніи г. Астрахани желѣзнодорожнымъ путемъ съ портами Каспійскаго и Чернаго морей. Мнѣнія раздѣлились. Одни находили болѣе цѣлесообразнымъ соединить г. Астрахань съ одной изъ станцій Ростово-Владикавказской жел. дороги, какъ напримѣръ—съ Ставрополемъ, другіе же съ Царицынемъ. Въ общемъ пришли къ заключенію, что какъ найдетъ лучшимъ для себя само Правительство по изслѣдованію цифровыхъ данныхъ о количествѣ могущихъ быть перевозимыми грузовъ. (‹Астрах. Справ. Листокъ› 1894 г. 18 февраля № 39).

LXVI.

О необходимости, въ виду опасныхъ конкурентовъ Астрахани, серьезно задуматься надъ рыботарифнымъ вопросомъ.

Наши рыбаки во тьмѣ живутъ. Они собственнаго дѣла не знаютъ, это давно извѣстно. Астраханское рыбное дѣло знаютъ *евреи* и *еврейчики.* Они, вездѣсущіе, проникли своимъ испытующимъ взоромъ, со своимъ умнымъ и смѣлымъ разсчетомъ, съ дружной взаимной поддержкой, во всѣ тонкости Астраханской рыбопромышленности и ловко накинули на нее и на торговлю рыбой невидимую, но крѣпкую сѣть. Эти геніи гешефта въ прошломъ году доказали, что цѣны рыбнаго рынка вполнѣ находятся въ ихъ могучихъ рукахъ. Они, имѣя къ веснѣ прошлаго года огромные запасы рыбы въ Гурьевѣ и Царицынѣ, произвели, казалось, безумныя закупки ранней воблы на здѣшнихъ промыслахъ, а когда цѣна взлетѣла, они двинули свои прошлогодніе запасы на рынокъ, мо-

ментально сбыли ихъ по огромной цѣнѣ, а потомъ— «бросили возжи» и съ рынка—прочь! «Будетъ, молъ, мы свое взяли, а вы выверты-вайтесь, какъ хотите». Цѣна, какъ извѣстно, ухнула внизъ и многихъ жестоко наказала. Упомянувъ о евреяхъ, я хотѣлъ напомнить только нашимъ безпечнымъ рыбопромышленникамъ и торговцамъ, что не слѣдуетъ *спать*, что пора серьезно задуматься надъ рыбнотарифнымъ вопросомъ. Это не тотъ вопросъ, по которому въ прошломъ году отъ Царицынскихъ рыбныхъ фирмъ ѣздилъ въ Петербургъ уполномоченный (Н. И. Склабинскій) и который блестяще разрѣшился въ пользу царицынцевъ, а *общій* вопросъ. Не забудемъ, что у Астраханскаго рыбнаго дѣла и у Астрахани есть конкуренты: Аралъ, Уралъ, Закавказье и Сибирь, не считая пока—малосильнаго Дона и разграбленнаго Азовскаго моря. Уралъ соединенъ желѣзной дорогой съ центральной Россіей. Сибирь—соединяется. Аральскій бассейнъ и Закавказье круглый годъ могутъ сноситься съ центральной Россіей черезъ Петровскъ и его желѣзную дорогу.

Теперь получены вѣсти, что возбуждается вопросъ о пониженіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ на перевозку рыбныхъ грузовъ съ Урала и изъ Сибири въ Россію. Это значитъ, что Астрахани предстоитъ сильная конкуренція. Имѣйте въ виду, что проектируется открыть Уралъ для пароходства, которое вполнѣ возможно отъ Гурьева почти до Илецкаго городка. Когда откроется Уралъ для судоходства, то всѣ рыбные товары сѣверо-восточнаго Каспія и Урала пойдутъ, по милости удешевленныхъ тарифовъ, отъ Уральска до Саратова и далѣе по Рязанско-Уральскимъ линіямъ, минуя Астрахань.

Г.г. Астраханскіе рыбопромышленники и биржевики! Понимаете-ли вы, чѣмъ это пахнетъ?.. («Астрах. Справ. Листокъ» 1894 г. 22 февраля № 42).

М—ій.

LXVII.

Борьба между Юго-Восточниками и Рязано-Уральцами.

Одна Петербургская газета рисуетъ борьбу между обществами Рязанско-Уральскимъ и Юго-Восточнымъ.

Правленіе Грязе-Царицынской дороги долгое время имѣло крайне непредпріимчиваго и апатичнаго конкурента, въ лицѣ гарантированной земствомъ Тамбово-Саратовской дороги, предпочитавшей лучше получить готовую гарантію, нежели хлопотать и безпокоиться о какомъ то притяженіи къ своей линіи тѣхъ или другихъ грузовъ могу-

чей и многоводной матушки Волги. Рыбное, соляное и нефтяное дѣла организовались въ Царицынѣ настолько прочно, что Грязе-Царицынская линія могла считать себя внѣ конкуренціи по притяженію грузовъ Низовья и средняго теченія Волги, а грузы эти представляютъ огромное значеніе для всякой линіи желѣзной дороги.

Съ переходомъ Тамбово-Саратовской желѣзной дороги въ руки Ряз.-Уральскаго об-ва, Царицынская линія увидѣла опаснаго конкурента въ притяженіи грузовъ. Сразу и въ Саратовѣ появились резервуары, подтоварные склады и раскинулась сѣть коммерческихъ агентовъ. Борьба уже теперь становится трудною для Царицынской, а нынѣ об-ва Юго-Восточныхъ дорогъ; въ будущемъ, когда будетъ закончена линія на Камышинъ, борьба съ предпріимчивымъ и умѣлымъ противникомъ сдѣлается еще труднѣе, когда вторая линія конкурента примкнетъ къ одной изъ самыхъ удобныхъ пристаней нижняго теченія Волги, а на среднемъ теченіи останется Саратовъ, съ своимъ огромнымъ крупчатнымъ, мукомольнымъ и маслобойнымъ дѣломъ, дающимъ болѣе 10 м. пудовъ цѣннаго и постояннаго, а не случайнаго груза, такъ что впереди предстоитъ интересная экономическая борьба двухъ широко-разросшихся линій.

Оба общества конкурировали изъ-за хлѣба и соли; теперь ведется борьба изъ-за нефтяныхъ остатковъ. Съ окончаніемъ же Уральской дороги на сцену выступитъ и борьба за рыбные грузы. Начинается борьба изъ-за лѣсныхъ грузовъ, такъ какъ на перерѣзъ Брянскому лѣсу, черезъ Рязань къ югу, долженъ двинуться лѣсъ Оки и ея притоковъ, пользуясь системою поперечныхъ линій, играющихъ роль подъѣздныхъ путей по протяженію хлѣбныхъ грузовъ и вмѣстѣ съ тѣмъ содѣйствующихъ размѣщенію грузовъ ввозныхъ.

Что касается рыбныхъ грузовъ, то газета ошибается: это дѣло Рязанцами уже проиграно... («Астрах. Справ. Листокъ» 1894 г. 29 іюля № 162).

LXVIII.

По поводу пріѣзда въ Астрахань Министра Путей Сообщенія постановленіе относительно ходатайства передъ Министромъ о важнѣйшихъ путейскихъ нуждахъ города.

1 августа 1894 г. въ Астраханской городской управѣ было собраніе комиссіи по поводу пріѣзда въ Астрахань Министра Путей Сообщенія. Для встрѣчи Министра избрана особая депутація изъ членовъ управы и гласныхъ. Рѣшили ходатайствовать передъ г. Министромъ о

важнѣйшихъ путейскихъ нуждахъ города. Такими нуждами признаны комиссіею: 1) углубленіе фарватера Волги до 12 фут. рейда; 2) очистка истока Болды и 3) *соединеніе Астрахани рельсовымъ путемъ съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ.* («Астрах. Справ. Листокъ» 1894 г. 3 августа № 166).

На совѣщаніи по поводу встрѣчи г. Министра Путей Сообщенія рѣшено послать для встрѣчи г. Министра депутацію изъ членовъ управы и гласныхъ. Депутація встрѣтитъ г. Министра съ хлѣбомъ-солью. Отъ городского общества предполагается устроить обѣдъ. Предполагается обратиться къ г. Министру съ ходатайствомъ о разныхъ нуждахъ города. Главными вопросами является, какъ мы слышали, очистка устьевъ р. Волги (собраніе свѣдѣній и разработка этого поручена Х. Н. Сергѣеву) и *о желѣзной дорогѣ.* Впрочемъ, среди гласныхъ были различныя мнѣнія о направленіи дороги. Х. Н. Сергѣевъ предложилъ проведеніе по лѣвому берегу, гдѣ она задѣваетъ наиболѣе богатыя села и соляныя промысла. Рѣшено хлопотать вообще о соединеніи Астрахани съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1894 г. 4 августа № 167).

LXIX.

Слухи: а) о предполагаемомъ Ряз.-Уральскимъ об-вомъ проложеніи рельсоваго пути отъ Уральской линіи по лѣвой сторонѣ Волги до Астрахани, и б) о вновь предполагаемомъ Юго-Восточнымъ об-вомъ соединеніи рельсовымъ путемъ Астрахани съ Царицыномъ по правому берегу Волги.

По циркулирующимъ слухамъ, общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги ходатайствуетъ о проведеніи рельсоваго пути отъ Уральской линіи по лѣвой сторонѣ р. Волги черезъ Красный-Яръ до Астрахани. Въ проектѣ общества, между прочимъ, упомянуто, что если городъ на Болдинской степи отведетъ безплатно мѣсто подъ товарные склады, вокзалъ и мастерскія, то общество обязуется за свой счетъ провести въ Астрахани конно-желѣзную дорогу и устроить безплатное электрическое освѣщеніе всего города. («Астрах. Справ. Листокъ» 1894 г. 4 августа № 167).

Желѣзнодорожные проекты оживаютъ. Мы слышали, что общество Юго-Восточныхъ дорогъ снова взялось за свой проектъ соединенія Астрахани съ Царицыномъ рельсовымъ путемъ. Снова будутъ произведены изысканія пути, но уже съ отклоненіемъ линіи дальше въ степь берега р. Волги. («Астрах. Справ. Листокъ» 1894 г. 6 августа № 169).

LXX.

Неопытность агента об-ва Юго-Восточныхъ дорогъ, а не ловушка.

Намъ сообщаютъ, что по неопытности мѣстнаго агента «общества Юго-Восточныхъ дорогъ» въ мѣстахъ полученія товаровъ произошло нѣсколько недоразумѣній. Причина таковыхъ—ошибочный подсчетъ фрахта Астраханскимъ агентомъ жел. дорогъ, а вовсе не подставленіе ловушекъ товароотправителямъ, какъ полагаетъ «Вѣстникъ». Въ серьезныхъ дѣлахъ «ловушки» только портятъ, а не помогаютъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1894 г. 6 августа № 169).

LXXI.

Рязанско-Уральское общество и рыбная торговля.

Мы сообщали уже читателямъ объ открытіи движенія по Покровско-Уральской желѣзной дорогѣ, построенной об-вомъ Рязанско-Уральской ж. дороги. Этотъ фактъ экономической жизни юго-востока Россіи имѣетъ для насъ, Астраханцевъ, тѣмъ большій интересъ и важное значеніе, что онъ неизбѣжно долженъ вызвать нѣкоторыя измѣненія въ положеніи торговли рыбными продуктами, добываемыми въ Волго-Каспійскомъ районѣ. Отнынѣ для Уральскихъ рыбныхъ продуктовъ открывается возможность быстро достигать потребительныхъ рынковъ и, такимъ образомъ, увеличить свое на эти рынки давленіе. До сихъ поръ Уральскіе рыбные товары пользовались преимущественно зимнимъ гужевымъ путемъ; теперь имъ открытъ круглогодный сбытъ, лишь было бы требованіе. Сомнѣваться въ томъ, что требованіе на Уральскую рыбу и производные ея будетъ постоянное, нѣтъ ни малѣйшихъ основаній: всѣмъ извѣстны превосходныя качества

уральской рыбы; всѣмъ извѣстно, напримѣръ, что Уральскіе балыки цѣнятся знатоками выше Волжскихъ. Опредѣляя роль Уральскихъ рыбныхъ грузовъ въ общемъ хозяйствѣ желѣзнодорожныхъ линій Рязанско-Уральскаго об-ва, нельзя не сказать, однако, что роль эта не очень велика: количество Уральскихъ товаровъ далеко не соотвѣтствуетъ ихъ качеству. Допуская даже неизбѣжное увеличеніе вывоза рыбы съ Урала, ибо желѣзная дорога открываетъ внутренніе рынки для сбыта Уральскихъ воблы и сельди *), и полагая, что запретъ судоходства по Уралу продержится не долго, и что, слѣдовательно, на Уральскъ пойдутъ и грузы съ нижняго Урала,—все таки нельзя считать Уралъ обильнымъ источникомъ рыбныхъ грузовъ.

Вотъ если бы Рязанско-Уральск. об-ву удалось перехватить рыбные грузы Волго-Каспійскіе,—тогда разговоръ былъ бы другой; здѣсь пахнетъ *десятками милліоновъ пудовъ*... Такой кусъ не могъ не возбудить аппетита предпріимчивыхъ путейцевъ, и вотъ мы видимъ со стороны названнаго об-ва рядъ попытокъ къ привлеченію низовыхъ Волжскихъ грузовъ на Саратовскую линію. Еще весною этого года правленіе Ряз.-Уральскаго об-ва разослало нѣкоторымъ крупнымъ Астраханскимъ рыбопромышленнымъ фирмамъ любопытный и любезный циркуляръ, имѣющій цѣлію побудить эти фирмы къ пріобрѣтенію складочныхъ мѣстъ у станціи об-ва. Такъ какъ циркуляръ этотъ знакомъ весьма немногимъ и не былъ въ печати, то приводимъ его здѣсь почти цѣликомъ.

«Съ предстоящимъ въ августѣ сего года открытіемъ движенія по Покровско-Уральской жел. дорогѣ отъ Уральска, а вслѣдъ затѣмъ временнаго товарнаго движенія по строющейся къ ней вѣтви отъ Александрова Гая,—пишетъ правленіе об-ва,—рыбные товары съ Урала должны будутъ направиться въ значительномъ количествѣ въ Саратовъ, тѣмъ болѣе, что сѣверные рынки по Самаро-Златоустовской жел. дорогѣ, снабжавшіеся Уральскою рыбою, получатъ нынѣ потребную для нихъ рыбу изъ Сибири. Такимъ образомъ, въ силу сосредоточенія (?) Уральскихъ рыбныхъ грузовъ въ Саратовѣ, какъ въ пунктѣ, наиболѣе удобно расположенномъ по отношенію ко всѣмъ рынкамъ потребленія въ центральной (ближе Царицына на 200 верстъ) и южной (?), юго-западной (?) и сѣверо-западной Россіи (ближе отъ 80 до 200 верстъ), а съ предстоящею постройкою соединительнаго пути между Московско-Казанскою и Саратовскою линіями черезъ Сердобскъ, Пензу, Саранскъ,—Саратовъ явится ближайшимъ (?) пунктомъ

*) Въ нынѣшнемъ году вобла на Уралѣ (въ Калыковѣ) продавалась вдвое дешевле противъ воблы въ Астрахани.

Авт.

отъ южнаго поволжья и для всѣхъ приволжскихъ дорогъ;—не подлежитъ сомнѣнію (?), что онъ сдѣлается главнѣйшимъ рыбнымъ рынкомъ. Трудно (!) допустить, чтобы крупныя Астраханскія рыбопромышленныя фирмы на первыхъ же порахъ не воспользовались положеніемъ новаго крупнаго рынка, а уступили бы таковой другимъ, рискуя вызвать сильную конкуренцію двухъ рынковъ.

«Исходя изъ сего положенія, об-во Ряз.-Уральской жел. дороги рѣшило возможно удобнѣе обстроить въ Саратовѣ пристани, предназначенныя именно для рыбныхъ товаровъ.

«Пристани эти располагаются у станціи Князевки (близъ Саратова) у Князевскаго озера, часть котораго и входъ въ него уже углублены; окончательно же работы по углубленію озера предположено закончить осенью текущаго года. Вдоль озера при незатопляемыхъ путяхъ станціи Князевки устроены площадки и на нѣкоторыхъ изъ нихъ амбары (на прочихъ амбары будутъ устроены по соглашенію съ арендаторами); такія же площадки выравниваются и вдоль устраиваемыхъ у самого озера затопляемыхъ путей. Далѣе, съ противоположной стороны Князевскаго озера, вдоль коренной Волги, прокладываются затопляемыя только высокими весенними водами пути и на одной изъ имѣющихся здѣсь весьма удобныхъ для склада товаровъ площадокъ, никогда не заливаемыхъ лѣтними и осенними паводками, устраивается для образца временный, разбираемый въ періодъ весеннихъ высокихъ водъ, амбаръ.

«При такого рода устройствахъ рыбной пристани у ст. Князевки, близъ Саратова, суда съ рыбою въ періодъ высокихъ водъ подходятъ непосредственно къ площадкамъ и амбарамъ, устроеннымъ вдоль незатопляемыхъ путей ст. Князевки; по мѣрѣ спада воды баржи останавливаются въ самомъ озерѣ, пользуясь устроенными вдоль онаго площадками и затопляемыми рельсовыми путями. Въ то же время площадки, имѣющіяся съ противоположной стороны озера, вдоль приглубаго берега коренной Волги, настолько обсыхаютъ, что складъ на нихъ рыбныхъ товаровъ дѣлается наиболѣе удобнымъ по близости къ берегу и къ рельсовымъ путямъ, на которыхъ грузится рыба въ вагоны».

Эти свѣдѣнія правленіе об-ва пояснило планомъ проектируемой рыбной пристани у ст. Князевки и просило отвѣтить: намѣрена ли фирма (имя рекъ) организовать дѣло рыбной торговли въ Саратовѣ? Въ утвердительномъ случаѣ фирма приглашалась «поспѣшить заключеніемъ» съ правленіемъ Ряз.-Урал. об-ва «надлежащаго соглашенія на аренду необходимыхъ для фирмы участковъ земли и на постройку или аренду складовъ». Ко всему этому правленіе добавляетъ, что имъ предоставляются кромѣ того склады для рыбы, отправляемой изъ Са-

ратова, въ Москвѣ при такъ наз. ст. «Лизино», у Симонова монастыря. Вагоны съ рыбою подходятъ непосредственно къ этимъ складамъ, рыба изъ этихъ складовъ отправляется по мѣрѣ надобности по частямъ, отдѣльными тарами. Такія же удобства правленіе надѣется предоставить и въ Варшавѣ, и въ Петербургѣ. Для желающихъ изъ числа крупныхъ рыбопромышленныхъ фирмъ въ указанныхъ выше пунктахъ правленіе разсчитываетъ на возможность предоставленія въ аренду и участковъ земли при складахъ частнаго об-ва («Вост. об-ва тов. складовъ»?) на выгодныхъ для рыбопромышленниковъ условіяхъ».

Таково содержаніе циркуляра, пущеннаго въ качествѣ пробнаго камня въ среду нашихъ промышленниковъ. Какъ видно изъ циркуляра, предупредительное Ряз.-Урал. об-во дѣйствительно обѣщаетъ много удобствъ товаровладѣльцамъ: оно хочетъ предоставить имъ удобную пристань, мѣста для складовъ при ней, склады на главныхъ внутреннихъ рынкахъ и т. д. Какой отвѣтъ получило правленіе Ряз.-Урал. об-ва отъ Астраханскихъ рыбопромышленниковъ,—мы не знаемъ. Съ своей стороны—мы не думаемъ, чтобы для Астраханцевъ было выгодно принять Ряз.-Уральское предложеніе.

Прежде всего правленіе об-ва заблуждается, предсказывая будущее значеніе Саратова, какъ «главнѣйшаго рыбнаго рынка». Можно подумать, что правленіе Ряз.-Урал. об-ва не имѣетъ понятія о томъ, куда, въ какомъ количествѣ и какъ рыбные товары идутъ изъ Астрахани. Этому вопросу мы посвятимъ особую статью, а пока замѣтимъ, что достаточно бросить взглядъ на карту сѣти россійскихъ жел. дорогъ, чтобы видѣть, что для южныхъ и юго-западныхъ рынковъ отпускнымъ Волжскимъ портомъ можетъ и долженъ служить не Саратовъ, а Царицынъ,—чѣмъ онъ и есть на самомъ дѣлѣ. Такое положеніе Царицына еще болѣе упрочится съ момента проведенія линіи Качалино—Миллерово (Ворон.-Ростовской линіи), что послѣдуетъ, вѣроятно, въ очень недалекомъ будущемъ.

Правленіе Ряз.-Урал. об-ва напрасно также упускаетъ изъ виду выгодность для Астраханцевъ Царицына въ другихъ отношеніяхъ: во 1-хъ, Царицынскій рейдъ гораздо раньше освобождается отъ льда, чѣмъ Саратовскій; во 2-хъ, какъ показалъ опытъ,—нерѣдко Астраханцы должны везти назадъ товаръ въ Астраханскіе выхода, а отъ Саратова это дороже будетъ стоить; въ 3-хъ, Астраханцы должны стремиться не къ созданію и поддержкѣ новыхъ и болѣе Царицына удаленныхъ отъ Астрахани рыбныхъ рынковъ, а къ переносу таковыхъ въ Астрахань.

Ошибается также правленіе Ряз.-Урал. об-ва въ своихъ разсчетахъ на конкуренцію Уральской рыбы;—Астраханцамъ нечего бояться этой конкуренціи. Уральская рыба, какъ и Астраханская, имѣетъ свой

естественный районъ потребленія, который за нею и останется: это сѣверная половина Россіи. Нужно помнить, что въ будущемъ общія количества Астраханскихъ улововъ едва-ли возрастутъ противъ нынѣшнихъ; а нынѣшнія находятъ себѣ легкій сбытъ на рынкахъ черезъ Царицынъ. Такимъ образомъ не предвидится никакой необходимости въ столкновеніи на Саратовскомъ рынкѣ нашихъ и Уральскихъ товаровъ, и въ ихъ конкуренціи другъ съ другомъ. Но мало этого. Намъ кажется страннымъ, что Уральскіе рыбопромышленники не принимаютъ мѣръ къ удержанію рынка у себя въ Уральскѣ. Горькій опытъ Астраханцевъ долженъ-бы научить и уральцевъ кой-чему; удержать у себя, на мѣстѣ, рынокъ значитъ удержать въ своихъ рукахъ и руль рыбной торговли. Уральскіе промышленники покажутъ себя весьма недальновидными коммерсантами, если допустятъ образованіе центра торговли Уральской рыбой не у себя, въ Уральскѣ, а въ Саратовѣ. Это значитъ отдать себя на съѣденіе спекулянтамъ и желѣзнодорожникамъ.

Въ заключеніе напомнимъ кому слѣдуетъ, что въ настоящее время Астраханскіе рыбопромышленники стали собственниками рыбныхъ складовъ, имѣющихся въ Царицынѣ, у полотна жел. дороги, и что между этими промышленниками и администраціей об-ва Юго-Восточн. дорогъ нынѣ установились превосходныя отношенія *). А мѣнять хорошее настоящее на неизвѣстное будущее—дѣло рискованное, не солидное и вовсе не коммерческое. («Астрах. Справ. Листокъ» 1894 г. 10 августа № 171).

В. Ск—скій.

LXXII.

Еще по поводу „ловушки".

У насъ уже была напечатана замѣтка противъ страннаго заявленія «Астраханскаго Вѣстника» (№ 1513), въ которомъ между прочимъ говорилось, что городская станція Юго-Восточныхъ жел. дорогъ открыта съ цѣлью «ловушки отправителей». Теперь, по поводу этого заявленія, намъ доставлены дополнительныя свѣдѣнія. Въ происшедшихъ недоразумѣніяхъ по 6 отправкамъ, какъ намъ разъяснили, является виновной исключительно ст. «Варшава», какъ примѣнившая навигаціонный тарифъ Волжскаго пароходнаго сообщенія вмѣсто та-

*) Послѣднее есть косвенное слѣдствіе дѣйствій Рязанско-Уральскаго об—ва; Юго-Восточники, изъ боязни конкурренціи, сдѣлались «шелковыми». Авт.

рифа, обязательнаго на эти грузы, прямаго общаго для всѣхъ росс. жел. дорогъ, ибо всѣ эти грузы отправляемы были, по желанію отправителей, чрезъ посредство пароходствъ, вовсе не участвующихъ въ навигаціонномъ тарифѣ, что, понятно, впослѣдствіи и разъяснится. При этомъ считаемъ не лишнимъ присовокупить, что съ открытія городской станціи Юго-Вост. общества, т. е. съ 22 іюня с. г., отправлено грузовъ по 80 отправкамъ въ разные пункты жел.—дорожныхъ станцій, но нигдѣ никакихъ недоразумѣній не возникло, что можетъ служить полнѣйшимъ доказательствомъ правильности примѣненія и знанія тарифовъ агентствомъ, въ составѣ коего имѣется спеціальный агентъ—таксировщикъ, присланный изъ правленія и совершенно опытный въ своемъ дѣлѣ. Замѣтка по этому поводу, помѣщенная въ «Астраханскомъ Вѣстникѣ», какъ видно изъ голословнаго заявленія отправителей (евреевъ), не выдерживаетъ никакой критики, такъ какъ всѣ станціи, какъ желѣзнодорожныя, такъ и городскія, открываются не для «ловушекъ», а для общественнаго пользованія и удобства публики и съ разрѣшенія и даже по настоянію Министерства, и всѣ руководствуются данными послѣднимъ правилами. Наконецъ считаемъ долгомъ сказать, что, поправляя ошибку «Астраханскаго Вѣстника», въ то же время мы должны поправить и нашу замѣтку, помѣщенную въ № 169 «Листка», ибо, какъ оказалось, составъ служащихъ Астраханской городской станціи об—ва Юго-Вост. жел. дорогъ, въ отношеніи опредѣленія платы за провозъ, вполнѣ отвѣчаетъ своему назначенію. («Астрах. Справ. Листокъ» 1894 года 11 августа № 172).

LXXIII.

Соображенія „Астрахапскаго Вѣстника“ о линіи „Астрахань—Тихорѣцкая“.

Въ числѣ нѣсколькихъ статей и замѣтокъ, посвященныхъ «Астраханскимъ Вѣстникомъ» желѣзнодорожному вопросу, одна отличалась особенной рѣшительностью тона и якобы цифровой доказательностью. Это—статья о желѣзной дорогѣ отъ Астрахани на Тихорѣцкую станцію Владикавказской желѣзной дороги. «Вѣстникъ» мотивировалъ необходимость этого соединенія тѣмъ, что будто-бы «Астраханскіе и другіе купцы» не могутъ достать никакихъ хлѣбовъ изъ Волжскаго района за вывозомъ таковыхъ къ Балтійскимъ портамъ, ибо, послѣ удовлетворенія спроса для этихъ портовъ, въ Волжскомъ районѣ ничего уже не остается. По этому де купцы вынуждены покупать хлѣбъ

въ Ставропольской губ. и Донской области, доставляя его гужемъ за тридевять земель. Такъ какъ гужевой подвозъ хлѣбовъ, по недостатку удобныхъ путей сообщенія, не можетъ удовлетворять всѣмъ потребностямъ, а изъ Волжскаго района ничего нельзя получить, то Астраханская губернія постепенно дѣлается, по увѣренію «Вѣстника», рынкомъ сбыта для *персидскихъ* хлѣбовъ. Въ доказательство этого «Вѣстникъ» приводитъ цифры ввоза въ 1891 г. хлѣбовъ черезъ Астраханскую таможню: пшеницы 537,339 пудовъ, ячменя 896,434 пуд., пшена (простого) 750,150 пуд., муки пшеничной 284,753 пуд. и муки иной 126,757 пуд. «Другихъ хлѣбовъ,—писалъ «Вѣстникъ»,—уже не считаемъ, какъ не приводимъ и цифръ ввоза черезъ таможню «Узунъ-Ада».

Журналъ «Русское Судоходство» весьма зло посмѣялся надъ «авторитетными» соображеніями «Вѣстника».

«И хорошо дѣлаетъ «Астрах. Вѣстникъ», пишетъ «Русское Судоходство», что «не считаетъ другихъ хлѣбовъ», и «не приводитъ цифръ» ввоза черезъ таможню Узунъ-Ада, такъ какъ и приведенныя цифры поражаютъ... своею фантастичностью. Въ «Обзорѣ внѣшней торговли Россіи» (изданіе департамента таможенныхъ сборовъ) за 1891 годъ въ привозѣ хлѣба чрезъ Астраханскую таможню значится: привезено изъ Персіи: хлѣбъ въ зернѣ, всякій кромѣ риса, картофель, горохъ и бобы—17,653 пуда; мука, солодъ и крупа всякая (кромѣ муки картофельной)—645 пудовъ. Итого 18,298 пудовъ—это слишкомъ далеко до 2.595,433 пудовъ, которые насчитала газета. Или наши «оффиціальныя» статистическія свѣдѣнія оказываются столь «превратными»?!»

Добавимъ къ словамъ «Русск. Судоходства», что ввозъ хлѣбовъ черезъ Астраханскую таможню, т. е. съ юга, никакого постояннаго отношенія къ ввозу въ Астрахань изъ Ставропольской губ. и Донской области не имѣетъ, такъ какъ хлѣбъ этотъ на рынокъ г. Астрахани могъ поступить только случайно, именно въ голодный годъ. Приведенныя «Астрах. Вѣстникомъ» цифры касаются, безъ сомнѣнія, ввоза не изъ заграницы, изъ Персіи, а изъ русскихъ Каспійскихъ портовъ каботажемъ. «Экономистъ», сочинившій статью о линіи на Тихорѣцкъ, просто-на просто не освѣдомленъ, что такое каботажъ по нашему закону. («Астрах. Справ. Листокъ» 1894 г. 20 сентября № 201).

LXXIV.

Какія могутъ быть выгоды для Астрахани и Астраханскаго края отъ имѣющей быть проведенною Царицынско-Тихорѣцкой жел. дороги.

Третьяго дня телеграфъ сообщилъ намъ важное извѣстіе. Рѣшено соединить желѣзнодорожнымъ путемъ Волгу съ Чернымъ моремъ, проложивъ линію между городомъ Царицыномъ и станціей «Тихорѣцкая» Владикавказской желѣзной дороги. Отъ этой станціи идетъ вѣтвь на Новороссійскъ,—обширный, сравнительно недавно выстроенный, портъ на восточномъ берегу Чернаго моря. Цѣль новой желѣзно-дорожной линіи—открыть кратчайшее сообщеніе между Чернымъ моремъ и Волгой. Такого сообщенія до сихъ поръ не было, хотя о необходимости создать его говорилось давно.

Разсматривая выгоды нашего края въ сооруженіи Царицынско-Тихорѣцкой желѣзной дороги, нельзя найти ихъ особенно большими. Для Астрахани и Астраханской губ. несравненно важнѣе соединиться непосредственно съ Черноморскимъ портомъ линіей прямо отъ Астрахани на Тихорѣцкую. Въ этомъ послѣднемъ случаѣ мы получили бы, не считая тѣхъ же выгодъ, которыя предоставляетъ намъ въ гораздо меньшей степени утвержденная линія, еще круглогоднюю связь удобнымъ путемъ съ остальной Россіей да оживленіе нашей калмыцкой степи, продолжающей лежать огромнымъ глухимъ пустыремъ на картѣ Европейской Россіи.

Намъ припоминается, впрочемъ, что предлагалось такое направленіе линіи «Царицынъ-Тихорѣцкая», которое удовлетворяло бы и соединенію Астрахани рельсовымъ путемъ съ остальнымъ крещенымъ міромъ. Именно,—предлагали вести Царицынско-Тихорѣцкую дорогу не прямо, а согнувъ ее угломъ къ срединѣ калмыцкой степи, съ тѣмъ чтобы отъ вершины этого угла протянуть вѣтвь къ Астрахани. О судьбѣ, постигшей эту мысль, мы не освѣдомлены.

Обращаясь къ выгодамъ, рисующимся для Астрахани въ перспективѣ Цар.-Тихор. жел. дороги, мы видимъ таковыя въ облегченіи сбыта за границу, именно на Востокъ и въ страны Балканскаго полуострова нашихъ рыбныхъ товаровъ, нынѣ направляемыхъ дальнимъ кружнымъ желѣзнодорожнымъ путемъ на Одессу. Вѣроятно, усилится и облегчится также сбытъ шерсти и кожъ изъ нашихъ степей, которыхъ эта желѣзная дорога слегка коснется. Можетъ быть, также пойдетъ этой линіей въ Новороссійскъ и хлѣбъ съ Ставропольскаго тракта.

Въ районѣ этого тракта случаются хорошіе урожаи, значеніе которыхъ сильно парализуется крайне затруднительнымъ сбытомъ хлѣба. («Астр. Справ. Листокъ» 1894 г. 29 ноября № 255).

LXXV.

Слухи о скоромъ разрѣшеніи въ положительномъ смыслѣ вопроса о соединеніи рельсовымъ путемъ Астрахани съ Царицыномъ.

Получаются настойчивые слухи о томъ, что вопросъ о желѣзнодорожной линіи отъ Астрахани до Царицына не заглохъ и даже обратно—въ непродолжительномъ времени получитъ рѣшительный поворотъ въ сторону положительнаго его разрѣшенія. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 6 января № 5).

Желѣзная дорога Царицынъ-Астрахань—дѣло ближайшаго будущаго. Вѣроятно, къ постройкѣ ея приступятъ не ранѣе 1896 г., такъ какъ нужно не мало подготовительныхъ работъ. Любопытно, между прочимъ, что царицынцы ждутъ отъ этой дороги для себя много ущербовъ. Если вѣрить тамошней газетѣ, то, вслѣдствіе соединенія рельсовымъ путемъ Астрахани съ Царицыномъ, послѣдній превратится въ транзитный пунктъ—и только. Мы считаемъ эти опасенія безусловно преувеличенными. Лѣтомъ товарное движеніе по жел. дорогѣ изъ Астрахани въ Царицынъ будетъ слабое. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 4 февраля № 28).

LXXVI.

Телеграмма о рѣшеніи общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ ходатайствовать о желѣзной дорогѣ отъ Царицына до Астрахани и о прорытіи Волго-Каспійскаго канала, и отзывъ г. В. Скл. объ этихъ предпріятіяхъ.

Петербургъ. На чрезвычайномъ собраніи акціонеровъ общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ рѣшено: ходатайствовать о желѣзной дорогѣ отъ Царицына до Астрахани, и объ устройствѣ въ мел-

кихъ устьяхъ Волги глубокаго канала въ Каспійское море. Инженеръ Сущинскій съ этою цѣлью выѣхалъ уже въ Царицынъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 14 февраля № 34).

Въ сегодняшнемъ номерѣ «Листка» помѣщено телеграфическое извѣстіе о затѣянномъ об-вомъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ обширномъ ходатайствѣ—о проведеніи дороги отъ Царицына на Астрахань и о прорытіи Волго-Каспійскаго канала.

Об-во Юго-Восточныхъ дорогъ, какъ намъ кажется, очень удачно связываетъ два эти предпріятія: каналъ и желѣзную дорогу. Сомнѣнья нѣтъ, что данная желѣзная дорога, малая обезпеченность которой грузами считается какъ бы не подлежащей спору, въ значительной степени мѣняетъ свое положеніе, когда Астрахань соединится каналомъ съ моремъ. Грузовому сообщенію между моремъ и Волгою откроется новый просторъ, и не будетъ ничего удивительнаго, если нѣкоторая часть и *наливныхъ* грузовъ, болѣе цѣнныхъ, двинется по желѣзной дорогѣ.

Сообщаемое нами извѣстіе даетъ намъ поводъ напомнить представителямъ общественнаго управленія г. Астрахани ихъ обязанность—основательно и всесторонне разработать и рѣшить вопросъ о конечномъ пунктѣ будущей Царицынско-Астраханской жел. дороги. Не безъизвѣстно, что проектеры желѣзной дороги склонны выбрать такимъ пунктомъ одинъ изъ бугровъ на пространствѣ между Форпостомъ и с. Хохлацкимъ (Карантиннымъ). Разсчетъ ихъ заключается въ томъ, чтобы не платить большихъ денегъ за отчужденіе занятыхъ усадьбами территорій. Предприниматели, нѣкоторые по крайней мѣрѣ, полагаютъ, что нѣтъ надобности въ томъ, чтобы дорога пришла къ Астраханцамъ: Астраханцы сами придутъ къ дорогѣ. Предприниматели подкрѣпляются въ этой мысли увѣренностью въ незначительности будущаго пассажирскаго движенія по желѣзной дорогѣ. Городу слѣдуетъ выступить со своими на этотъ счетъ мнѣніями и представленіями... («Астрах Справ. Листокъ» 1895 г. 14 февраля № 34).

В. Скл.

LXXVII.

Разъясненіе правленія Рязанско-Уральскаго об-ва о наибольшей выгодности для Астрахани и Астрах. края проведенія по лѣвому берегу Волги на Астрахань желѣзной дороги, о разрѣшеніи которой уже возбуждено ходатайство передъ Правительствомъ.

Въ отвѣтъ на помѣщенную въ «Астрах. Вѣстникѣ» отъ 7 февраля 1895 года замѣтку по вопросу о направленіи желѣзной дороги отъ Астрахани правленіе Рязанско-Уральской желѣзной дороги прислало телеграфическое возраженіе слѣдующаго содержанія:

«Вслѣдствіе помѣщенной въ № 1685 за 7-е февраля замѣтки, подъ заглавіемъ: «Къ вопросу о желѣзной дорогѣ», невѣрно освѣщающей относящіеся къ проектируемой по лѣвому берегу дорогѣ факты, правленіе Рязанско-Уральской дороги проситъ редакцію, въ виду громаднаго значенія для края проектируемой желѣзной дороги и въ виду возстановленія истины, напечатать изложенныя въ этой телеграммѣ объясненія: Об-вомъ Рязанско-Уральской дороги возбуждено передъ Правительствомъ ходатайство *о разрѣшеніи постройки и эксплоатаціи желѣзной дороги, широкой колеи, отъ г. Астрахани черезъ Красный Яръ на Баскунчакъ и Элтонъ къ Николаевской слободѣ, съ постоянной переправой вагоновъ черезъ Волгу въ Камышинѣ.* На основаніи сдѣланныхъ об-вомъ изысканій, составлены проекты всѣхъ сооруженій на этой линіи, отвѣчающіе обычнымъ уставнымъ желѣзнодорожнымъ требованіямъ о непрерывности и безопасности движенія. Вагоны съ грузомъ и порожніе перевозятся черезъ Волгу: отъ Николаевской слободы, Камышина и обратно на соотвѣтственно устроенныхъ паровыхъ паромахъ съ ледоколами. Такого рода устройства для непрерывной, въ теченіи всего года, переправы вагоновъ, проектированныхъ об-вомъ для Покровско-Уральской дороги, признаны Правительствомъ вполнѣ отвѣчающими цѣли, утверждены имъ и заказаны уже об-вомъ за-границей, откуда прибудутъ въ Саратовъ лѣтомъ сего года. Такимъ образомъ, проектируемою по лѣвому берегу дорогою Астрахань можетъ пользоваться непосредственно въ теченіе всего года, отправляя товары безъ перерыва и безъ всякой перегрузки на любой рынокъ. Писавшій замѣтку, видимо, совершенно не знакомъ съ указаннаго рода устройствами, дѣйствующими въ очень многихъ мѣстахъ въ Америкѣ. Дорога по лѣвому берегу имѣетъ протяженіе не 600 верстъ, какъ сказано въ замѣткѣ, а только около 500, при чемъ разстояніе отъ Ка-

мышина до всѣхъ сѣверныхъ рынковъ короче, чѣмъ отъ Царицына, на 125 верстъ, такъ что общее протяженіе до нихъ отъ Астрахани черезъ Камышинъ будетъ короче, чѣмъ черезъ Царицынъ до рынковъ юго-западныхъ. Разстояніе отъ Камышина противъ Царицына короче на 25 верстъ, такъ что общее протяженіе до нихъ отъ Астрахани будетъ длиннѣе всего лишь на 60—75 верстъ, что оплачивается при дѣйствующихъ тарифныхъ системахъ на массовые грузы менѣе чѣмъ одною копѣйкою, тогда какъ одна перевалка грузовъ отъ Астрахани на правобережную дорогу стоила бы далеко болѣе на каждый пудъ. Затѣмъ, не останавливаясь на сопоставленіи естественныхъ богатствъ лѣваго берега съ правымъ, такъ какъ таковыя хорошо извѣстны каждому, а также на томъ, что постройка дороги и станціи въ самомъ городѣ Астрахани обѣщаютъ гораздо болѣе выгодъ городу, чѣмъ постройка станціи на другомъ берегу, такъ какъ эти выгоды и ущербъ могутъ быть оцѣнены каждымъ гражданиномъ города Астрахани, правленіе считаетъ необходимымъ обратить вниманіе, что при сооруженіи въ будущемъ соединительныхъ путей между Астраханью и Покровско-Уральскою дорогами и между этою послѣднею и Самаро-Златоустовскою Астрахань будетъ связана непрерывною кратчайшею линіею со всѣми приволжскими и прикамскими рынками, Ураломъ и Сибирью, только при осуществленіи желѣзнодорожной линіи по лѣвому берегу Волги. Предсѣдатель правленія *И. Ададуровъ*».

Насколько это возраженіе убѣдительно, — поговоримъ въ особой статьѣ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 18 февраля № 38.—Сн. «Астрах. Вѣстникъ» 1895 г. 18 февраля № 1693).

LXXVIII.

На Царицынъ или на Камышинъ?

(О преимуществахъ лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги).

Нашимъ читателямъ хорошо извѣстно, что вопросъ о желѣзной дорогѣ, имѣющей соединить Астрахань съ центральной Россіей, направленъ къ окончательному разрѣшенію.

Самымъ существеннымъ признакомъ этого служитъ напечатанное вчера въ «Листкѣ» возраженіе правленія об-ва Ряз.-Урал. жел. дороги на замѣтку «Астраханскаго Вѣстника». Замѣтка «Вѣстника», совершенно невинная и нисколько не могущая сама по себѣ вліять на разрѣшеніе вопроса о выборѣ направленія жел. дороги, послужила очевидно лишь предлогомъ для администраціи названной дороги къ тому,

чтобы выступить съ нѣкоторыми, общеинтересной важности, разъясненіями.

А эти разъясненія важны и интересны.

Но прежде, чѣмъ остановиться на нихъ, передадимъ содержаніе той, повторяемъ, невиннѣйшей и одинаково безполезной для обоихъ направленій замѣтки «Вѣстника», къ которой «придралось» об-во Рязан.-Урал. жел. дороги.

Авторъ замѣтки «Вѣстника», благоразумно скрывшійся подъ кончикомъ фамиліи: „iii", возражаетъ противъ направленія—«Камышинъ-Николаевская-Астрахань» по слѣдующимъ основаніямъ: пожалуй-де, на этой дорогѣ не будетъ мостовъ, а перегрузки и перевалки; перевалокъ, пожалуй, будетъ много, товаръ отъ перевалокъ будетъ портиться; лѣвая линія длиннѣе правой (на Царицынъ) на цѣлую 1/3, а потому и фрахтъ будетъ на треть дороже; правая дорога вызоветъ-де сооруженіе Тихорѣцко-Астраханской дороги, которая повезетъ 2/3 рыбныхъ товаровъ, идущихъ на Царицынъ, и дастъ намъ хлѣбъ, который избавитъ насъ отъ голодовокъ. Въ заключеніе авторъ «не считаетъ необходимымъ» подкрѣплять свою замѣтку «цифровыми данными», то-есть—проситъ вѣрить ему на слово...

Чтобы оцѣнить всю легковѣсность этихъ доводовъ въ пользу Царицынскаго направленія, дѣйствительно нѣтъ надобности въ цифровыхъ данныхъ, а нужно только знать кое-что о предметѣ своего сужденія. Г. „iii" проекта, о которомъ говоритъ правленіе Ряз.-Ур. дороги, совершенно не зналъ и потому фантазировалъ, напримѣръ, о многихъ перевалкахъ, тогда какъ ихъ не предполагается ни одной. Сфантазировалъ онъ также и о сравнительной дороговизнѣ фрахта, создавъ по волѣ своего воображенія экономію одному направленію предъ другимъ на цѣлыхъ 33 1/3 процента. Соображеніе о томъ, что Царицынская дорога «вызоветъ» сооруженіе линіи и на Тихорѣцкъ просто-таки курьезно, въ виду заявленія «Вѣстника» о томъ, что 2/3 (?!) рыбныхъ грузовъ отъ Царицына отойдутъ на эту дорогу. И какіе это 2/3 рыбныхъ грузовъ, и зачѣмъ пойдутъ они на Тихорѣцкую, когда эти грузы сбываются главнымъ образомъ въ центрѣ Россіи? Ничего объ этихъ грузахъ «Вѣстникъ», очевидно, не знаетъ и толкуетъ о нихъ все по волѣ того же воображенія.

«Вѣстникъ» даже нашелъ какое-то «общегосударственное преимущество» правой линіи, тогда какъ она, въ качествѣ неимѣющей продолженія въ глубь территорій, обѣщающихъ развитіе грузовъ, именно въ смыслѣ государственной-то экономіи никакого сравненія съ лѣвой линіей, направляющейся въ Азію, страну будущаго, не выдерживаетъ.

Остановившись нѣсколько на невинныхъ фантазіяхъ «Вѣстника», мы имѣли въ виду доказать только вѣрность нашего заключенія, что

правленію Рязанско-Уральской дороги вовсе не зачѣмъ было бы возражать «Вѣстнику», но оно хотѣло лишь «придраться» къ случаю, чтобы познакомить Астраханцевъ съ выгодами своего проекта. За это мы ему благодарны. Обсудимъ же эти выгоды.

Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что для *Астраханскаго края* въ его настоящемъ и будущемъ линія: *„Камышинъ-Николаевская-Элтонъ-Баскунчакъ-Астрахань“* сулитъ несравненно больше хорошаго, чѣмъ линія «Царицынъ-Астрахань». Вотъ главныя положенія, которыми оправдывается это наше мнѣніе:

Эта линія пройдетъ чрезъ районъ: 1) *болѣе* обширный, 2) *богаче* одаренный отъ природы, 3) несравненно *гуще населенный*, 4) болѣе *производительный* и 5) въ политико-экономическомъ отношеніи имѣющій *лучшую будущность*.

Обращаясь къ выгодамъ восточнаго направленія желѣзной дороги, мы выставили прежде всего сравнительную величину района, заинтересованнаго въ желѣзнодорожномъ пути. Линія Камышинъ-Астрахань пересѣкаетъ уѣзды: Царевскій, Енотаевскій, Красноярскій и Астраханскій въ ихъ наиболѣе жизненныхъ частяхъ. Волга дѣлитъ пространство, входящее въ составъ нашей губерніи, на двѣ неравныя части: *восточную* въ составѣ всего Царевскаго, большей половины Енотаевскаго, всего Красноярскаго и значительной части Астраханскаго уѣздовъ, не считая киргизской степи; къ *западной* принадлежатъ: весь Черноярскій уѣздъ, меньшая часть Енотаевскаго и около половины Астраханскаго, не считая калмыцкой степи. По свѣдѣніямъ Астраханскаго межеваго отдѣленія, въ составѣ *восточной* части губерніи должно числиться около 3.400,000 десятинъ, не считая инородческихъ степей, къ *западной* же можно отнести, безъ калмыцкой степи, около 1.600,000 десятинъ. Пространственное преимущество восточной половины надъ западной такъ очевидно, что его можно опредѣлить по одному взгляду, брошенному на географическую карту. Выдѣляя обѣ инородческія степи изъ нашего разсчета, мы не хотѣли сказать этимъ, что считаемъ ихъ не заинтересованными въ желѣзной дорогѣ, а хотимъ коснуться ихъ впослѣдствіи отдѣльно.

Второй выгодой восточнаго направленія, т. е. вдоль лѣваго (луговаго) берега Волги, мы объявили большія естественныя богатства этой части губерніи. Тутъ можно бы обойдтись и безъ доказательствъ, но, не считая себя вправѣ уклоняться отъ ихъ представленія, упомянемъ о нихъ.

За исключеніемъ небольшаго района сѣверной части Черноярскаго уѣзда, гдѣ имѣются черноземныя карты, и нѣкоторыхъ участковъ западныхъ степей того же уѣзда, остальное пространство земель западной половины губерніи—это сильно-солончаковыя, а частію и совер-

шенно опесчанившіяся голыя пространства. Между тѣмъ въ восточной части почти весь Царевскій уѣздъ и значительная часть картъ Енотаевскаго и Красноярскаго способны къ самой разнообразной культурѣ. Одна Ахтубинская долина, съ ея протяженіемъ болѣе 300 верстъ, дастъ во много разъ больше возможности къ водворенію разнообразнѣйшихъ культуръ, чѣмъ всѣ годныя къ обработкѣ пространства западной части.

Къ природнымъ богатствамъ восточной части относится и минеральное. Если въ западной лежитъ система мелкихъ солончаковъ и соляныхъ озеръ, числомъ болѣе 1000 и общимъ пространствомъ около 150 квадр. верстъ, за то въ восточной находятся: *Элтонъ* съ поверхностью въ 192 квадр. версты, *Баскунчакъ*- 112 вер., гора *Чапчачи* съ ея десятками милліардовъ пудовъ почти химически чистой соли, неизслѣдованное *Бишь-Чоко,* и множество другихъ мѣсторожденій, схожихъ по численности и размѣрамъ съ озерами западной части. Въ качественныхъ преимуществахъ минеральныхъ богатствъ восточнаго района, т. е. въ преимуществахъ солей: баскунчакской, элтонской и чапчачинской передъ низкосортными солями озеръ западной,—не можетъ быть и сомнѣній. Для полноты можно упомянуть объ имѣющихся въ восточной половинѣ сѣрныхъ, гипсовыхъ, каменныхъ и мѣловыхъ залежахъ.

Теперь—*о населенности.* Само собою понятно, что край, больше населенный, больше нуждается и въ улучшенныхъ путяхъ сообщенія, каковы, напримѣръ, желѣзныя дороги. Сопоставимъ же населеніе восточной и западной половинъ.

На западной половинѣ имѣются волости: Свѣтлоярская (6 поселеній), Каменноярская (4), Старицкая (5), Соленозаймищенская (1), Тундутовская (4), Аксайская (2), Киселевская (2), Завѣтинская (2), Ремонтная (3), Крестовская (4), Элистинская (4), Ивановская (5), Никольская (2), Икрянинская (11), Кучерганская (2), Яндыковская (7), часть Царевской (2) и Карантинная (2), итого 18 волостей; станицы: Грачевская, Ветлянская, Копановская, Михайловская, Косикинская, Сѣроглазинская, Замьянская, Лебяжинская (2) и Дурновская, и города: Черный Яръ и Енотаевскъ,—итого 80 поселеній, изъ коихъ наибольшія: Черный Яръ, Никольское, Каменный Яръ и Енотаевскъ, имѣющія отъ 3 до 8,000 жителей. Общее число жителей, входящихъ въ составъ населенія этихъ пунктовъ, не превышаетъ 140,000 душъ. Въ восточной половинѣ находится восемнадцать волостей Царевскаго уѣзда, т. е. столько же, сколько во всемъ западномъ районѣ, съ 48 поселеніями, въ томъ числѣ съ селами и слободами: Николаевская, Быково, Рахинка, Верхняя Ахтуба, Средняя Ахтуба, Пришибъ, Капустинъ-Яръ, Пологое-Займище, Владиміровка, -- всѣ отъ 5 до 28 тыс.

жителей; лучшая часть Енотаевскаго уѣзда—волости: Болхунская (5), Харабалинская (3), Княжевская (3) и Золотухинская (4); четыре волости Астраханскаго уѣзда (31) и весь Красноярскій уѣздъ—пять волостей (18); города: Астрахань, Красный Яръ и Царевъ,—всего 115 поселеній, имѣющихъ жителей не менѣе 350,000.

Слѣдовательно, и числомъ большихъ поселеній, и общимъ числомъ жителей, западная часть губерніи уступаетъ восточной почти въ $2^1/_2$ раза.

Продолжаемъ исчисленіе доводовъ въ пользу восточнаго направленія желѣзной дороги.

Мы отмѣтили пока три важныхъ аргумента: обширность, населенность и природныя богатства восточнаго района; теперь перейдемъ къ другимъ двумъ—большей производительности и лучшей экономической будущности восточной части губерніи.

Западная часть губерніи участвуетъ въ хлѣбопашествѣ сравнительно мало. Производствомъ хлѣба занимаются немногія села, главнымъ образомъ по «ставропольскому тракту». Хлѣбъ изъ этой мѣстности вывозится пока въ незначительномъ количествѣ. Земель, могущихъ идти подъ распашку, въ этомъ районѣ не много, такъ что производительности хлѣба этимъ самымъ кладется довольно ограниченный предѣлъ. Прочія главныя занятія жителей—скотоводство и рыболовство, сами по себѣ имѣя размѣры обширные, въ отношеніи желѣзнодорожнаго пути заинтересованы не одинаково. Этотъ путь можетъ содѣйствовать развитію скотоводства, рыбное же дѣло будетъ имѣть отъ него лишь побочныя выгоды, такъ какъ значительная часть населенія этого района находитъ себѣ заработокъ на ватагахъ, какъ въ отхожемъ промыслѣ. Скотоводство съ его продуктами въ грузовомъ оборотѣ данной Царицынско-Астраханской желѣзной дороги занимало-бы довольно видное мѣсто, но, какъ увидимъ ниже, далеко меньшихъ размѣровъ, чѣмъ на востокѣ. Изъ остальныхъ производствъ западная часть нашей губерніи не выдается рѣшительно ничѣмъ. Огородничество, садоводство, культура техническихъ растеній, фабрично-заводская промышленность въ полномъ смыслѣ слова ничтожны, если не считать соледобываніе, которое поставляетъ на рынокъ продуктъ, имѣющій спросъ только на низовыхъ рыбныхъ промыслахъ, при томъ въ прогрессивно—уменьшающемся размѣрѣ, и не нуждающійся въ рельсовомъ путя.

Иную картину представляетъ въ тѣхъ же отношеніяхъ восточный районъ нашей губерніи.

Съ Баскунчакскаго озера ежегодно отпускается до 11.000,000 пудовъ соли, изъ коихъ въ верхнія губерніи увозится отъ $5^1/_2$ до $6^1/_2$ милл. Николаевская пристань отпускаетъ больше 2.000,000 пу-

довъ зернового хлѣба. Изъ тѣхъ же районовъ хлѣба вывозится гужевымъ способомъ въ Ровное и нѣкоторые другіе пункты не менѣе 1 милл. пудовъ. Изъ техническихъ растеній здѣсь въ значительныхъ количествахъ культивируется сурѣпка и подсолнечникъ. Овощей и фруктовъ отпускается съ пристаней Царевскаго, Енотаевскаго, Красноярскаго и Астраханскаго уѣздовъ отъ 350 до 500 т. пудовъ (однихъ арбузовъ отпускается до 200,000 пуд.). Степныя села (Молчановка, Слободка, Николаевская, Кисловка, Водяновка, Ахтубинская, Житкуръ, Солодовка, Болхуны, Сасыкольское, Харабали, Сокрутовка и друг.) ведутъ крупную торговлю шерстью и кожами, о размѣрахъ которой можно судить по тому, что одинъ торговецъ собиралъ и продавалъ ежегодно шерсти и кожъ на сумму до полумилліона рублей только въ Енотаевскомъ уѣздѣ. Рыбный промыселъ восточной половины Волжской дельты, съ ея обширнымъ производствомъ, также не будетъ чуждаться желѣзной дороги. Наконецъ слѣдуетъ упомянуть о производствахъ горчичномъ (масло), мукомольномъ и кожевенномъ. Что касается садоводства, то размѣры его здѣсь на не инородческихъ земляхъ не менѣе значительны, чѣмъ въ западномъ районѣ.

Теперь скажемъ нѣсколько словъ о степяхъ—калмыцкой и киргизской. По размѣру площади, калмыцкая нѣсколько больше киргизской, именно въ первой считается 78,130 к. в., а во второй 67,177 к. в., но по природнымъ богатствамъ, по количеству и качеству населенія киргизская много превосходитъ первую. Киргизская степь, исключая нѣкоторыя мѣстности, ставшія жертвою песковъ, гораздо богаче растительностью, чѣмъ калмыцкая, имѣетъ меньше солончаковъ, больше атмосферныхъ осадковъ, лучше обводнена и больше способна къ искусственному орошенію. Что касается населенія, то киргизы, какъ выше калмыковъ стоящіе въ умственномъ и физическомъ отношеніяхъ, имѣютъ гораздо лучшую будущность. Извѣстно, что киргизы довольно легко переходятъ къ осѣдлому образу жизни и охотно занимаются земледѣліемъ. О калмыкахъ того же сказать нельзя, и надеждъ на переходъ ихъ образа жизни и формъ труда къ болѣе совершеннымъ весьма мало. При меньшей территоріи киргизской степи она имѣетъ болѣе многочисленное населеніе, чѣмъ калмыцкая, а именно 217,000 противъ 138,000 душъ.

Такимъ образомъ, если брать аргументомъ въ пользу того или другаго направленія положеніе и состояніе инородческихъ степей, то шансы остаются за киргизской.

Чтобы пополнить наши соображенія, упомянемъ еще о выгодахъ города Астрахани. Ему очевидно нужнѣе та желѣзная дорога, которая будетъ имѣть вокзалъ и склады у самого города.

жителей; лучшая часть Енотаевскаго уѣзда—волости: Болхунская (5), Харабалинская (3), Княжевская (3) и Золотухинская (4); четыре волости Астраханскаго уѣзда (31) и весь Красноярскій уѣздъ—пять волостей (18); города: Астрахань, Красный Яръ и Царевъ,—всего 115 поселеній, имѣющихъ жителей не менѣе 350,000.

Слѣдовательно, и числомъ большихъ поселеній, и общимъ числомъ жителей, западная часть губерніи уступаетъ восточной почти въ $2^1/_2$ раза.

Продолжаемъ исчисленіе доводовъ въ пользу восточнаго направленія желѣзной дороги.

Мы отмѣтили пока три важныхъ аргумента: обширность, населенность и природныя богатства восточнаго района; теперь перейдемъ къ другимъ двумъ—большей производительности и лучшей экономической будущности восточной части губерніи.

Западная часть губерніи участвуетъ въ хлѣбопашествѣ сравнительно мало. Производствомъ хлѣба занимаются немногія села, главнымъ образомъ по «ставропольскому тракту». Хлѣбъ изъ этой мѣстности вывозится пока въ незначительномъ количествѣ. Земель, могущихъ идти подъ распашку, въ этомъ районѣ не много, такъ что производительности хлѣба этимъ самымъ кладется довольно ограниченный предѣлъ. Прочія главныя занятія жителей—скотоводство и рыболовство, сами по себѣ имѣя размѣры обширные, въ отношеніи желѣзнодорожнаго пути заинтересованы не одинаково. Этотъ путь можетъ содѣйствовать развитію скотоводства, рыбное же дѣло будетъ имѣть отъ него лишь побочныя выгоды, такъ какъ значительная часть населенія этого района находитъ себѣ заработокъ на ватагахъ, какъ въ отхожемъ промыслѣ. Скотоводство съ его продуктами въ грузовомъ оборотѣ данной Царицынско-Астраханской желѣзной дороги занимало-бы довольно видное мѣсто, но, какъ увидимъ ниже, далеко меньшихъ размѣровъ, чѣмъ на востокѣ. Изъ остальныхъ производствъ западная часть нашей губерніи не выдается рѣшительно ничѣмъ. Огородничество, садоводство, культура техническихъ растеній, фабрично-заводская промышленность въ полномъ смыслѣ слова ничтожны, если не считать соледобываніе, которое поставляетъ на рынокъ продуктъ, имѣющій спросъ только на низовыхъ рыбныхъ промыслахъ, при томъ въ прогрессивно—уменьшающемся размѣрѣ, и не нуждающійся въ рельсовомъ путя.

Иную картину представляетъ въ тѣхъ же отношеніяхъ восточный районъ нашей губерніи.

Съ Баскунчакскаго озера ежегодно отпускается до 11.000,000 пудовъ соли, изъ коихъ въ верхнія губерніи увозится отъ $5^1/_2$ до $6^1/_2$ милл. Николаевская пристань отпускаетъ больше 2.000,000 пу-

довъ зернового хлѣба. Изъ тѣхъ же районовъ хлѣба вывозится гужевымъ способомъ въ Ровное и нѣкоторые другіе пункты не менѣе 1 милл. пудовъ. Изъ техническихъ растеній здѣсь въ значительныхъ количествахъ культивируется сурѣпка и подсолнечникъ. Овощей и фруктовъ отпускается съ пристаней Царевскаго, Енотаевскаго, Красноярскаго и Астраханскаго уѣздовъ отъ 350 до 500 т. пудовъ (однихъ арбузовъ отпускается до 200,000 пуд.). Степныя села (Молчановка, Слободка, Николаевская, Кисловка, Водяновка, Ахтубинская, Житкуръ, Солодовка, Болхуны, Сасыкольское, Харабали, Сокрутовка и друг.) ведутъ крупную торговлю шерстью и кожами, о размѣрахъ которой можно судить по тому, что одинъ торговецъ собиралъ и продавалъ ежегодно шерсти и кожъ на сумму до полумилліона рублей только въ Енотаевскомъ уѣздѣ. Рыбный промыселъ восточной половины Волжской дельты, съ ея обширнымъ производствомъ, также не будетъ чуждаться желѣзной дороги. Наконецъ слѣдуетъ упомянуть о производствахъ горчичномъ (масло), мукомольномъ и кожевенномъ. Что касается садоводства, то размѣры его здѣсь на не инородческихъ земляхъ не менѣе значительны, чѣмъ въ западномъ районѣ.

Теперь скажемъ нѣсколько словъ о степяхъ—калмыцкой и киргизской. По размѣру площади, калмыцкая нѣсколько больше киргизской, именно въ первой считается 78,130 к. в., а во второй 67,177 к. в., но по природнымъ богатствамъ, по количеству и качеству населенія киргизская много превосходитъ первую. Киргизская степь, исключая нѣкоторыя мѣстности, ставшія жертвою песковъ, гораздо богаче растительностью, чѣмъ калмыцкая, имѣетъ меньше солончаковъ, больше атмосферныхъ осадковъ, лучше обводнена и больше способна къ искусственному орошенію. Что касается населенія, то киргизы, какъ выше калмыковъ стоящіе въ умственномъ и физическомъ отношеніяхъ, имѣютъ гораздо лучшую будущность. Извѣстно, что киргизы довольно легко переходятъ къ осѣдлому образу жизни и охотно занимаются земледѣліемъ. О калмыкахъ того же сказать нельзя, и надеждъ на переходъ ихъ образа жизни и формъ труда къ болѣе совершеннымъ весьма мало. При меньшей территоріи киргизской степи она имѣетъ болѣе многочисленное населеніе, чѣмъ калмыцкая, а именно 217,000 противъ 138,000 душъ.

Такимъ образомъ, если брать аргументомъ въ пользу того или другаго направленія положеніе и состояніе инородческихъ степей, то шансы остаются за киргизской.

Чтобы пополнить наши соображенія, упомянемъ еще о выгодахъ города Астрахани. Ему очевидно нужнѣе та желѣзная дорога, которая будетъ имѣть вокзалъ и склады у самого города.

Однако, заключая эту замѣтку, мы считаемъ необходимымъ сдѣлать существенную оговорку. Мы ставимъ вопросъ такимъ образомъ: если предстоитъ неизбѣжный выборъ изъ двоихъ направленій, исключающихъ другъ друга, тогда мы въ первую голову ставимъ линію Камышинъ-Астрахань. Вообще же, по нашему мнѣнію, дороги эти не исключаютъ одна другую, ибо обѣ части нашей губерніи, восточную и западную, связанныя между собою только административными узами, но не физико-экономическими условіями, всегда можно и должно разсматривать, какъ отдѣльные районы, требующіе отдѣльныхъ путевыхъ артерій въ видахъ оживленія мѣстной производительности. Желѣзная дорога нужна и западному району. Посмотрѣвъ на карту Россіи, вы замѣтите, что въ области сѣвернаго Прикаспія находятся такія же, свободныя отъ сѣти искусственныхъ дорогъ, пространства, какъ въ тундрахъ Архангельской губерніи... Лучшаго и болѣе нагляднаго доказательства въ пользу оживленія нашего края желѣзными дорогами, кажется, нельзя и придумать... («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 19 февраля № 39, 22 февраля № 41 и 24 февраля № 43).

В. Склабинскій.

LXXIX.

Слухи о выборѣ Астрах. городскою управою лѣвобережной желѣзной дороги, проектируемой Рязанско-Уральскимъ об-вомъ.

Наша городская управа, какъ мы слышали, въ вопросѣ о желѣзной дорогѣ для Астрахани склоняется на сторону Рязанско-Уральскаго общества, обѣщающаго на свой счетъ освѣтить городъ электричествомъ и провести въ городѣ, вмѣсто конки, электрическую дорогу, если только ходатайство общества о проложеніи желѣзнодорожнаго пути по лѣвому берегу р. Волги будетъ имѣть успѣхъ. Управа намѣревается предложить думѣ въ одномъ изъ ближайшихъ засѣданій присоединиться къ ходатайству Рязанско-Уральскаго общества. («Астр. Справ. Листокъ» 1895 г. 19 февраля № 39).

LXXX.

Засѣданіе Астраханской городской думы 22 февраля 1895 г. и постановленіе о принятіи ею лѣвобережнаго направленія Астрах. желѣзной дороги.

Думское засѣданіе, имѣющее быть сегодня, 22 февраля, обѣщаетъ быть весьма интереснымъ; такой характеръ придаетъ засѣданію поставленный на разрѣшеніе думы вопросъ о проведеніи желѣзной дороги отъ Астрахани до Николаевской слободы, что противъ Саратова (Камышина?) Вопросъ этотъ возбужденъ предсѣдателемъ правленія Рязанско-Уральской желѣзной дороги. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 22 февраля № 41).

Вчера въ засѣданіи думы докладывался вопросъ о направленіи желѣзной дороги. Большинство думы приняло направленіе по лѣвой сторонѣ Волги и постановило, чтобы отъ имени городскаго общества было заявлено въ этомъ смыслѣ, гдѣ слѣдуетъ, надлежащее ходатайство. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 23 февраля № 42).

Заслушавъ во вчерашнемъ своемъ засѣданіи телеграмму предсѣдателя правленія Рязанско-Уральской желѣзной дороги о проектѣ соединенія Астрахани рельсовымъ путемъ съ слободою Николаевской, дума постановила: возбудить при благосклонномъ содѣйствіи г. Начальника губерніи ходатайство предъ Правительствомъ о скорѣйшемъ проведеніи названной желѣзнодорожной линіи съ конечной станціей въ Астрахани. («Астрах. Вѣстникъ» 1895 г. 23 февраля № 1698).

LXXXI.

Отчеты „Астрах. Листка“ и „Астрах. Вѣстника“ о засѣданіи Астраханской городской думы 22 февраля 1895 г.

22 февраля въ Астраханской городской думѣ обсуждался вопросъ о проведеніи желѣзной дороги въ Астрахань. Повидимому, вопросъ этотъ заинтересовалъ общество, такъ какъ мѣста для публики были всѣ заняты; гласныхъ явилось тоже много—45 человѣкъ. Соб-

ственно въ повѣсткѣ было только о телеграммахъ г. Ададурова, предсѣдателя Рязанско-Уральской желѣзной дороги, въ которыхъ онъ проситъ пользоваться свѣдѣніями и матеріалами по вопросу о направленіи дороги и заявляетъ, что онъ воспользуется указаніями думы о Волго-Донскомъ (Волго-Каспійскомъ?) каналѣ. Но гласные разсматривали вопросъ о томъ или другомъ направленіи дороги.

Хр. Н. Сергѣевъ заявилъ, что думѣ слѣдуетъ высказать теперь свой взглядъ и рѣшить принципіально вопросъ о томъ или другомъ направленіи желѣзной дороги: изъ Астрахани на Царицынъ или на Камышинъ? Вопросъ же о соединеніи г. Астрахани съ желѣзнодорожною сѣтью вообще уже рѣшенъ въ Министерствѣ Путей въ положительномъ смыслѣ. Хр. Н. сопоставилъ два предполагаемыхъ направленія и находилъ, что дорога изъ Астрахани на Царицынъ будетъ имѣть для края только транзитное значеніе: здѣсь будутъ идти грузы только изъ Астрахани въ Царицынъ и обратно. Дорога же изъ Астрахани на Николаевскую слободу будетъ имѣть кромѣ того значеніе для развитія всего края: она пройдетъ черезъ Красный Яръ, чрезъ большинство селъ Енотаевскаго и въ особенности Царевскаго уѣзда, возлѣ соляныхъ озеръ Элтонскаго и Баскунчакскаго. Эти мѣста дадутъ много грузу, и дорога будетъ имѣть мѣстное значеніе и подниметъ промышленность. Затѣмъ на лѣвой сторонѣ находится масса рыболовныхъ промысловъ, которымъ тоже нужна эта дорога. Для Астрахани, собственно какъ для города, является насущнымъ вопросомъ, чтобы конечная станція находилась не на Форпостѣ или Солянкѣ, а въ самомъ городѣ, какъ будетъ при восточномъ направленіи дороги. И для губерніи тоже лучше и выгоднѣе направленіе восточное.

П. А Орѣховъ замѣтилъ, что Рязанско-Уральское общество не проситъ думу о ходатайствѣ, оно проситъ только сообщить матеріалы.

Хр. Н. Сергѣевъ возражаетъ на это, что во всякомъ случаѣ вопросъ о направленіи дороги на очереди; вѣдь извѣстно, что общество Юго-Восточныхъ дорогъ тоже хлопочетъ о постройкѣ дороги на Царицынъ.

А. А. Бекуновъ говоритъ, что управа можетъ отвѣтить на телеграмму г. Ададурова; а теперь совсѣмъ другой вопросъ на очереди. Двѣ компаніи хотятъ строить дороги по двумъ направленіямъ. Дума можетъ высказаться такъ или иначе. Представимъ, что ходатайство о проведеніи дороги на Царицынъ уважено, и дорога разрѣшена. Городъ придетъ въ упадокъ, много понесетъ убытку и вмѣстѣ съ тѣмъ его расходы увеличатся. И теперь мы тратимъ на жителей Форпоста городскія средства: на больницу и проч., а тогда увеличится число больныхъ въ городскихъ больницахъ, расходъ на рѣчную полицію и проч. Съ проведеніемъ же Камышинской дороги городъ толь-

ко выигрываетъ. Царицынская дорога можетъ быть проведена и далѣе по направленію къ морю и Астрахань потеряетъ значеніе конечнаго пункта. Слѣдуетъ ходатайствовать о проведеніи Камышинской линіи и мотивировать его пользой для города, такъ какъ заботы о нуждахъ губерніи вообще не входятъ въ кругъ обязанностей городской думы.

Г. Алексенко считаетъ, что теперь думѣ надо дать только отвѣтъ на телеграмму и сказать,—окажетъ ли она содѣйствіе проведенію Камышинской линіи.

Х. Н. Сергѣевъ обращаетъ вниманіе на то, что хотя телеграммы были и напечатаны и теперь прочитаны, но гласные не усвоили ихъ содержанія. Въ первой телеграммѣ просятъ сообщить свѣдѣнія, а во второй ничего не просятъ. Намъ надо высказаться вообще о желательномъ направленіи дороги.

Городской голова спрашиваетъ думу: высказывается ли она за направленіе дороги по лѣвому берегу Волги?

Большинство гласныхъ очень единодушно высказывается за это направленіе.

П. Е. Комовъ предлагаетъ избрать комиссію для предварительнаго разсмотрѣнія вопроса со всѣхъ сторонъ. Дѣло это очень важное, и другое направленіе можетъ имѣть выгоды. Къ Царицыну теперь ведутъ Тихорѣцкую дорогу, которая приблизитъ его къ Кавказу. На востокъ черезъ Камышинъ путь на 300 (?) верстъ длиннѣе. Вопросъ надо разсмотрѣть обстоятельно.

И. Г. Сергѣевъ говоритъ, что вопросъ о желѣзной дорогѣ разсматривали уже лѣтъ 15 тому назадъ, и тогда дума постановила, что если дорога пойдетъ на Форпостъ, то чтобы непремѣнно былъ устроенъ мостъ черезъ Волгу. Если теперь предлагаютъ вести линію изъ Астрахани, то желанія наши осуществляются. Г. Сергѣевъ предлагаетъ ходатайствовать передъ Правительствомъ, чтобы дорога шла по лѣвой сторонѣ и соединяла бы городъ съ сѣтью.—«Мы, какъ гласные, какъ представители города, можемъ ходатайствовать только о нашихъ нуждахъ.»

И. К. Петровъ вполнѣ присоединяется къ мнѣнію И. Г. Сергѣева и находитъ, что только при лѣвобережномъ направленіи сохранится за Астраханью значеніе узла желѣзнодорожной сѣти; но этимъ не исчерпывается выгода этого направленія. На лѣвомъ берегу многія села, Баскунчакское и Элтонское озера. Кромѣ того эта линія подойдетъ къ Покровско-Уральской и Самарско-Златоустовской и такимъ образомъ соединитъ нашъ край съ волжскими и прикамскими губерніями, Сибирью и Ураломъ. Разумѣется, это направленіе будетъ не вы-

годно для нѣкоторыхъ рыбопромышленниковъ; но придется пожертвовать ихъ интересами для выгодъ всего населенія.

И. Г. Сергѣевъ высказалъ, что хлопотать объ интересахъ губерніи не дѣло думы, и такъ какъ у насъ нѣтъ земства, то это касается распорядительнаго комитета, предсѣдатель котораго г. губернаторъ. Онъ предлагаетъ просить городскаго голову снестись съ г. губернаторомъ, который съ своей стороны выскажется о нуждахъ края: это— его право и обязанность, и начальникъ губерніи здѣсь наиболѣе компетентное лицо. Думѣ надо просить г. губернатора оказать свое содѣйствіе.

М. Г. Голубевъ находилъ, что долгихъ споровъ и другихъ взглядовъ въ думѣ по этому вопросу быть не можетъ, изслѣдованій никакихъ не надо, и отсрочки быть не можетъ. Надо возбудить ходатайство поскорѣе.

Г. Бекуновъ предложилъ ходатайствовать телеграммою, но это найдено неудобнымъ.

Постановлено: возбудить ходатайство о проведеніи дороги на Николаевскую слободу съ тѣмъ, чтобы станція и вокзалъ были въ Астрахани и чтобы было сообщеніе безъ перегрузки; просить содѣйствія въ этомъ г. Начальника губерніи, и г. Ададурову отвѣтить телеграммою. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 24 февраля № 43).

Въ засѣданіи думы 22 февраля 1895 г. доложены были двѣ телеграммы предсѣдателя правленія Рязанско-Уральской желѣзной дороги г. Ададурова. Въ первой изъ нихъ говорится, что г. Министръ Путей Сообщенія разрѣшилъ этому об-ву ознакомиться съ имѣющимися въ министерствѣ матеріалами по проекту сооруженія Волго-Каспійскаго канала и порта. Въ виду этого г. Ададуровъ проситъ городъ не отказать въ ознакомленіи и съ матеріалами по тому-же вопросу, имѣющимися въ его распоряженіи, добавляя, что всѣ указанія со стороны городскаго управленія будутъ приняты въ соображеніе съ благодарностью. Вторая телеграмма аналогична съ напечатанною 18 февраля въ мѣстныхъ газетахъ въ отвѣтъ на замѣтку «Астрах. Вѣстника» въ № 1685.

С. Я. Гаргановъ. Имѣются ли чертежи мѣстности, по которой будетъ дорога?

Городской голова. Нѣтъ. Получены только телеграммы. Угодно ли принять ихъ къ свѣдѣнію?

Х. Н. Сергѣевъ. Намъ нужно высказаться принципіально за то или другое направленіе.

Ф. П. Неизвѣстновъ (прерывая). Царицынская молчитъ... за Волгой намъ не надо... нужно по лѣвой...

Х. Н. Сергѣевъ. Линія изъ Астрахани до Царицына будетъ имѣть преимущественно транзитное значеніе, чисто торговое; до слободы же Николаевской—другое дѣло: въ этой линіи заинтересованы и будутъ участвовать уѣзды; она подниметъ промышленность, оживитъ край, пройдя чрезъ Царевскій и Красноярскій уѣзды и соляныя озера; о правобережной же сказать этого нельзя, по крайней мѣрѣ теперь; громадное большинство промысловъ, кои должны питать дорогу, находятся на лѣвой сторонѣ; насущный для Астрахани вопросъ, чтобы она была конечнымъ пунктомъ; необходимо ходатайствовать о проведеніи дороги по лѣвому берегу.

П. А. Ортховъ. О выборѣ направленія пока и рѣчи не можетъ быть, правленіе проситъ только посодѣйствовать въ собраніи матеріаловъ, а не предлагаетъ присоединиться къ его ходатайству.

Городской голова. Никакихъ матеріаловъ у насъ нѣтъ.

Телеграммы читаются вторично.

А. А. Бекуновъ. Вопросъ долженъ бы быть поставленъ на другую почву. Управѣ нужно бы составить докладъ о пользѣ и важности для города той и другой линіи. (*Голоса:* не обязана... и такъ ясно...) Что о Царицынской пока не сообщается, ничего не значитъ, дѣло еще впереди; правобережная сильно увеличитъ доходы Форпоста, но не города; онъ потеряетъ многое; лѣвая же ущерба не причинитъ, торговыя дѣла и городъ только выиграютъ; нужно, чтобы Астрахань была узломъ; присоединиться къ ходатайству.

А. Н. Алексенко. Отвѣтить, что городъ дастъ просимые матеріалы, о направленіи же высказываться преждевременно: нужно собрать необходимыя свѣдѣнія; заявить пока только о желаніи имѣть дорогу. (Шумъ).

Х. Н. Сергѣевъ. Хотя телеграмма и была напечатана въ мѣстныхъ газетахъ, но собраніе, очевидно, не уяснило себѣ настоящаго дѣла; вторая телеграмма была отвѣтомъ на статью, помѣщенную въ «Астрах. Вѣстникѣ», и только.

П. Е. Комовъ. Такъ дѣла дѣлать нельзя, нужно прежде выяснить, обработать, — вопросъ очень серьезный и важный; слѣдуетъ избрать комиссію и обсудить со всѣхъ сторонъ; отъ Краснаго Яра до Астрахани по мѣсяцамъ переправы не бываетъ, торговля потеряетъ многое. (Шумъ).

И. Г. Сергѣевъ. Лѣтъ 15 назадъ возбуждался уже вопросъ о желѣзной дорогѣ; тогда дума высказала опасенія, что при правобережной

линіи городъ потеряетъ всякое значеніе, и все дѣло сосредоточится на Форпостѣ; если же по лѣвой нельзя, то обязательно выстроить чрезъ Волгу мостъ въ Астрахань; на мостъ потребуется отъ 6 до 10 милл. руб., что можетъ затормозить дѣло; при постройкѣ по лѣвой сторонѣ цѣль города достигнется сама собой: Астрахань миновать нельзя (*Голоса:* вѣрно... справедливо...); она будетъ исходной точкой. Какъ представители интересовъ города, мы обязаны ходатайствовать въ этомъ смыслѣ, испросивъ благосклонное на то содѣйствіе г. губернатора.

И. К. Петровъ, присоединяясь къ этому мнѣнію, добавилъ, что лѣвобережная линія гарантируетъ сохраненіе за Астраханью значенія первостепеннаго торгово-промышленнаго пункта и подниметъ экономическое благосостояніе уѣзднаго населенія; Элтонъ и Баскунчакъ—неисчерпаемые источники обогащенія; впослѣдствіи дорога соединится со всѣми приволжскими и прикамскими рынками, Ураломъ и Сибирью; выгоды громадныя и не подлежатъ сомнѣнію; если эта линія неблагопріятно отразится на интересахъ нѣкоторыхъ крупныхъ рыбопромышленниковъ, то что же дѣлать? придется ими поступиться въ видахъ общей для населенія пользы. (*Голоса:* Ничего подобнаго нѣтъ...)

М. Г. Голубевъ. У представителей города другихъ мыслей и взглядовъ быть не можетъ; Астрахань и безъ того долго молчала, далѣе молчать уже нельзя, нужно поспѣшить, ходатайствовать, какъ можно скорѣе, не теряя времени: каждый день теперь дорогъ; ходатайство возбудить самостоятельно, прося содѣйствія г. губернатора; г. Ададурову отвѣтить телеграммой, что поддерживаемъ, сочувствуемъ, матеріалы представимъ, подъ условіемъ, чтобы вокзалъ былъ въ Астрахани.

П. Е. Комовъ. Отъ Краснаго Яра провести дорогу нельзя: препятствія непреодолимыя; телеграфъ и то едва провели.

Ф. П. Неизвѣстновъ. Проведутъ... насъ не спрашиваютъ... (Шумъ. Звонки. Ажитація).

А. А. Бекуновъ. Въ виду громаднаго жизненнаго значенія дороги нужно бы ходатайствовать телеграммою, чтобы не запоздать.

Голоса: ходатайствовать... слѣдуетъ... присоединиться... чѣмъ скорѣе, тѣмъ лучше... лѣвая выгоднѣе во всѣхъ отношеніяхъ...

Постановленіе думы читателямъ уже извѣстно. («Астрах. Вѣстникъ» 1895 г. 24 февраля № 1699).

LXXXII.

Постановленіе чрезвычайнаго общаго собранія акціонеровъ об-ва Юго-Восточныхъ жел. дорогъ относительно ходатайства передъ Правительствомъ о предоставленіи этому об-ву сооруженія и эксплоатаціи жел. дороги отъ Царицына до Астрахани съ принятіемъ об-вомъ на себя производства работъ по улучшенію воднаго пути отъ Астрахани до Касп. моря.

Чрезвычайнымъ общимъ собраніемъ акціонеровъ общества Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ 30 января 1895 г. постановлено:

а) Въ виду важности для интересовъ об-ва и своевременности соединенія города Астрахани съ Царицыномъ уполномочить правленіе неотлагательно обратиться къ Правительству съ ходатайствомъ о предоставленіи об-ву сооруженія и эксплоатаціи сего пути и съ предложеніемъ принять на себя, если Правительствомъ признано будетъ то удобнымъ, съ предварительнаго согласія общаго собранія, производство работъ по улучшенію воднаго пути отъ Астрахани до Каспійскаго моря.

б) Не предрѣшая вопроса о времени сооруженія, уполномочить правленіе обращаться, по мѣрѣ выясненія всѣхъ обстоятельствъ дѣла, къ Правительству съ ходатайствами о предоставленіи об-ву сооруженія тѣхъ изъ перечисленныхъ въ докладѣ правленія подъѣздныхъ путей въ районѣ сѣти линіи об-ва, осуществленіе коихъ Правительствомъ будетъ признано наиболѣе своевременнымъ.

Кромѣ того, собраніе постановило: признать соотвѣтствующимъ интересамъ об-ва присоединеніе къ его договорамъ всѣхъ или части восточныхъ участковъ Донецкой сѣти и уполномочить правленіе на ходатайство о семъ предъ Правительствомъ и на окончательное съ нимъ соглашеніе какъ по сему предмету, такъ и по вызываемому этимъ присоединеніемъ измѣненію устава. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 24 февраля № 43).

LXXXIII.

Мнѣнія Саратовскихъ газетъ о необходимости, въ интересахъ Саратова, вести жел. дорогу отъ Астрахани не на Николаевскую слободу, а на Покровскую, и замѣчанія „Астрах. Листка" на эти мнѣнія.

Саратовцы, не одобряя западнаго направленія дороги на Астрахань, высказываются, однако, противъ Камышина, совѣтуя вести дорогу на Покровскую.

«Несомнѣнно, говоритъ одна саратовская газета,—что Рязанско-Уральское об-во выдвинуло такіе доводы въ пользу своего предложенія, съ которыми Юго-Восточное об-во бороться не можетъ. Но въ томъ видѣ, какъ намѣчена дорога отъ Астрахани по лѣвому берегу Волги, проектъ Рязанско-Уральскаго об-ва не можетъ удовлетворить Саратовъ и прилегающее къ нему Заволжье,—въ особенности же Саратовъ. Дорога на Николаевскую слободу, т. е. Камышинъ, оставитъ Саратовъ безъ грузовъ и будетъ работать въ ущербъ его торговому развитію. Поэтому необходимо протестовать противъ такого предположенія и ходатайствовать, чтобы дорога отъ Астрахани была доведена до Покровско-Уральской вѣтви, а эта послѣдняя соединена съ Самаро-Златоустовской и, такимъ образомъ, Прикаспійскій край, среднее и сѣверное Приуралье, Сибирь и низовое Поволжье были бы связаны общей желѣзнодорожной сѣтью и могли бы обмѣниваться своими произведеніями. Затѣмъ для выгоды Заволжья и Саратовскаго края желательно, чтобы Уральская линія, черезъ Калмыковъ или Гурьевъ, была продолжена въ Среднюю Азію».

Но, вѣдь, дорогу-то хотятъ строить не для Саратова, а для Астрахани; зачѣмъ же насъ заставлять ѣздить на Саратовъ, и грузы везти туда же безъ всякой въ томъ надобности? («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 25 февраля № 44).

Саратовскіе аппетиты на счетъ Астраханской желѣзной дороги находятъ себѣ довольно курьезное выраженіе въ тамошнихъ газетныхъ статьяхъ. Одна изъ этихъ газетъ («Сарат. Листокъ») слѣдующимъ образомъ резюмируетъ свое мнѣніе о лучшемъ направленіи будущей желѣзной дороги.

«Для нашего края во всякомъ случаѣ желательно, чтобы желѣзная дорога отъ Астрахани шла не по правому, а по лѣвому берегу Волги,

и заинтересованнымъ въ дѣлѣ общественнымъ учрежденіямъ необходимо возбудить ходатайство въ томъ смыслѣ, чтобы предпочтеніе было отдано именно этому направленію, *при условіи* соединенія Астрахани съ Самаро-Златоустовской дорогой».

«При условіи соединенія...» Это намъ очень нравится... Безъ этого условія, значитъ, не нужно и самой дороги или нужно другое ея направленіе. Вотъ истинно «квасной патріотизмъ», заставившій Саратовцевъ забывать, что желѣзная дорога строится для Астраханскаго края, а не для славнаго города Саратова, и что ее проведутъ тамъ, гдѣ нужнѣе она въ интересахъ Астраханскаго же края... («Астр. Справ. Листокъ» 1895 г. 1 марта № 47).

Образчикъ крайняго недомыслія представляютъ изъ себя сужденія нѣкоторыхъ газетъ по вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ. Одна саратовская газета защищаетъ, напримѣръ, то удивительное «но», при условіи котораго Саратовцы допускаютъ постройку Астраханской желѣзной дороги. Наше указаніе на смѣхотворность этого «но» одна Саратовская газета называетъ «наивнымъ» и, по поводу нашего вопроса: зачѣмъ же насъ заставлять ѣздить на Саратовъ, и грузы везти туда же безъ всякой въ томъ надобности?—изрекаетъ слѣдующую благоглупость: «Прежде всего Рязанско-Уральское об-во хочетъ строить дорогу не для Астрахани и не для Саратова, а для себя. (Подумаешь, какіе добрые эти «уральцы»!) А затѣмъ проектъ, о которомъ ходатайствуетъ Саратовъ, не уничтожаетъ вѣдь возможности соединенія магистральной Самаро-Астраханской линіи при помощи особой вѣтви съ Камышиномъ, такъ что «ѣздить въ Саратовъ безъ надобности» Астраханцамъ и не потребуется. Оставаться же равнодушнымъ къ своему будущему Саратовъ не можетъ и не имѣетъ права. Поэтому онъ ходатайствуетъ, и ходатайство его основательно.»

Саратовская газета, подобно Царицынской, не подозрѣваетъ, очевидно, что при разрѣшеніи вопроса о выборѣ направленія будутъ руководствоваться не аппетитами Рязанско-Уральской дороги или Царицынскихъ и даже Саратовскихъ лабазниковъ, а *государственными* интересами вообще, а въ частности—интересами *того района*, для котораго дорога проводится. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 11 марта № 56).

LXXXIII.

Мнѣнія Саратовскихъ газетъ о необходимости, въ интересахъ Саратова, вести жел. дорогу отъ Астрахани не на Николаевскую слободу, а на Покровскую, и замѣчанія „Астрах. Листка" на эти мнѣнія.

Саратовцы, не одобряя западнаго направленія дороги на Астрахань, высказываются, однако, противъ Камышина, совѣтуя вести дорогу на Покровскую.

«Несомнѣнно, говоритъ одна саратовская газета,—что Рязанско-Уральское об-во выдвинуло такіе доводы въ пользу своего предложенія, съ которыми Юго-Восточное об-во бороться не можетъ. Но въ томъ видѣ, какъ намѣчена дорога отъ Астрахани по лѣвому берегу Волги, проектъ Рязанско-Уральскаго об-ва не можетъ удовлетворить Саратовъ и прилегающее къ нему Заволжье,—въ особенности же Саратовъ. Дорога на Николаевскую слободу, т. е. Камышинъ, оставитъ Саратовъ безъ грузовъ и будетъ работать въ ущербъ его торговому развитію. Поэтому необходимо протестовать противъ такого предположенія и ходатайствовать, чтобы дорога отъ Астрахани была доведена до Покровско-Уральской вѣтви, а эта послѣдняя соединена съ Самаро-Златоустовской и, такимъ образомъ, Прикаспійскій край, среднее и сѣверное Приуралье, Сибирь и низовое Поволжье были бы связаны общей желѣзнодорожной сѣтью и могли бы обмѣниваться своими произведеніями. Затѣмъ для выгоды Заволжья и Саратовскаго края желательно, чтобы Уральская линія, черезъ Калмыковъ или Гурьевъ, была продолжена въ Среднюю Азію».

Но, вѣдь, дорогу-то хотятъ строить не для Саратова, а для Астрахани; зачѣмъ же насъ заставлять ѣздить на Саратовъ, и грузы везти туда же безъ всякой въ томъ надобности? («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 25 февраля № 44).

Саратовскіе аппетиты на счетъ Астраханской желѣзной дороги находятъ себѣ довольно курьезное выраженіе въ тамошнихъ газетныхъ статьяхъ. Одна изъ этихъ газетъ («Сарат. Листокъ») слѣдующимъ образомъ резюмируетъ свое мнѣніе о лучшемъ направленіи будущей желѣзной дороги.

«Для нашего края во всякомъ случаѣ желательно, чтобы желѣзная дорога отъ Астрахани шла не по правому, а по лѣвому берегу Волги,

и заинтересованнымъ въ дѣлѣ общественнымъ учрежденіямъ необходимо возбудить ходатайство въ томъ смыслѣ, чтобы предпочтеніе было отдано именно этому направленію, *при условіи* соединенія Астрахани съ Самаро-Златоустовской дорогой».

«При условіи соединенія...» Это намъ очень нравится... Безъ этого условія, значитъ, не нужно и самой дороги или нужно другое ея направленіе. Вотъ истинно «квасной патріотизмъ», заставившій Саратовцевъ забывать, что желѣзная дорога строится для Астраханскаго края, а не для славнаго города Саратова, и что ее проведутъ тамъ, гдѣ нужнѣе она въ интересахъ Астраханскаго же края... («Астр. Справ. Листокъ» 1895 г. 1 марта № 47).

Образчикъ крайняго недомыслія представляютъ изъ себя сужденія нѣкоторыхъ газетъ по вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ. Одна саратовская газета защищаетъ, напримѣръ, то удивительное «но», при условіи котораго Саратовцы допускаютъ постройку Астраханской желѣзной дороги. Наше указаніе на смѣхотворность этого «но» одна Саратовская газета называетъ «наивнымъ» и, по поводу нашего вопроса: зачѣмъ же насъ заставлять ѣздить на Саратовъ, и грузы везти туда же безъ всякой въ томъ надобности?—изрекаетъ слѣдующую благоглупость: «Прежде всего Рязанско-Уральское об-во хочетъ строить дорогу не для Астрахани и не для Саратова, а для себя. (Подумаешь, какіе добрые эти «уральцы»!) А затѣмъ проектъ, о которомъ ходатайствуетъ Саратовъ, не уничтожаетъ вѣдь возможности соединенія магистральной Самаро-Астраханской линіи при помощи особой вѣтви съ Камышиномъ, такъ что «ѣздить въ Саратовъ безъ надобности» Астраханцамъ и не потребуется. Оставаться же равнодушнымъ къ своему будущему Саратовъ не можетъ и не имѣетъ права. Поэтому онъ ходатайствуетъ, и ходатайство его основательно.»

Саратовская газета, подобно Царицынской, не подозрѣваетъ, очевидно, что при разрѣшеніи вопроса о выборѣ направленія будутъ руководствоваться не аппетитами Рязанско-Уральской дороги или Царицынскихъ и даже Саратовскихъ лабазниковъ, а *государственными* интересами вообще, а въ частности—интересами *того района*, для котораго дорога проводится. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 11 марта № 56).

LXXXIV.

Царицынскіе „страхи“ передъ Камышинско-Астраханскимъ направленіемъ жел. дороги.

Мы уже писали, что Царицынская газетка очень испугалась за Царицынъ въ виду желѣзной дороги на Астрахань. Мы успокоивали газетку, предполагая, что она преувеличиваетъ отъ излишняго усердія. Такъ и вышло. Теперь газетка признается, что линія на Царицынъ отъ Астрахани не страшна, но страшна Камышинско-Астраханская. Вотъ что читаемъ въ названной газетѣ:

«Если, какъ говорятъ, вопросъ о проведеніи желѣзной дороги въ Астрахань рѣшенъ, то для нашихъ гражданъ далеко не безразлично, какому направленію—луговому или нагорному—будетъ дано предпочтеніе. Если возьметъ верхъ Рязанско-Уральское об-во, и дорога отъ Астрахани пойдетъ лѣвымъ берегомъ, то тогда для Царицына совсѣмъ будетъ плохо, такъ какъ лѣтомъ Рязанско-Уральское об-во будетъ отбивать всѣ Астраханскіе и Каспійскіе грузы при помощи своей многочисленной флотиліи, а зимой при посредствѣ желѣзной дороги. Очевидно, такая перспектива для Царицына весьма нежелательна, и нашему городу не лишне проснуться и заявить о своемъ существованіи и своихъ интересахъ. Въ данномъ случаѣ интересы Царицына тѣсно связаны съ интересами об-ва Юго-Вост. жел. дорогъ, и, намъ кажется, нашему городу необходимо поддержать проектъ об-ва Юго-Восточн. жел. дорогъ. Проведеніе жел.-дор. линіи въ Астрахань не такъ страшно, какъ думаютъ нѣкоторые, а разъ Правительство рѣшило эту линію допустить къ постройкѣ, то Царицыну слѣдуетъ примириться съ этимъ обстоятельствомъ и стараться о томъ, чтобы линія, соединяющая Астрахань съ желѣзнодорожною сѣтью, не миновала нашъ городъ и не попала въ руки Рязанско-Уральскаго об-ва. Несомнѣнно, Астраханская линія будетъ наиболѣе убыточная, такъ какъ не можетъ же она конкурировать съ пароходной перевозкой грузовъ. Буксирные пароходы могутъ перевозить грузы по $1^1/_2$—2 коп. съ пуда, а желѣзная дорога врядъ ли въ состояніи взимать дешевле 10 коп. Но суть не въ этомъ заключается, а въ томъ, что желѣзнодорожное об-во, владѣющее Астраханской линіей, будетъ вліять на направленіе всѣхъ лѣтнихъ грузовъ, перевозимыхъ пароходами, къ тому именно городу, отъ котораго поведется Астраханская линія. Такъ, если желѣзная дорога пойдетъ луговой стороной, то грузоотправители волею - неволею всѣ свои баржи и пароходы съ товарами должны будутъ направлять

къ Камышину, памятуя, что если они повезутъ ихъ на Царицынъ, то зимою могутъ встрѣтить не совсѣмъ благосклонный пріемъ отъ управленія Рязанско-Уральской желѣзной дороги. Точно также грузоотправителямъ не выгодно будетъ отдавать везти свои грузы въ Камышинъ, если Астраханской линіей будетъ владѣть об-во Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.

«Что касается того опасенія, что соединеніе Царицына съ Астраханью желѣзной дорогой можетъ отозваться закрытіемъ складовъ и конторъ въ Царицынѣ, то врядъ ли это можетъ скоро случиться, такъ какъ перевозка грузовъ изъ Астрахани и Каспійскаго моря будетъ по преимуществу все-таки пароходная, всѣ грузы, провозимые въ Москву, Петербургъ и т. д. въ ожиданіи дальнѣйшей ихъ отправки по желѣзной дорогѣ, должны будутъ складываться въ Царицынѣ и, значитъ, склады у насъ не закроются, а также и конторы. Слѣдовательно, только пониженіе желѣзнодорожныхъ тарифныхъ ставокъ до нормы пароходныхъ перевозокъ можетъ превратить нашъ городъ въ транзитный пунктъ, въ родѣ гор. Борисоглѣбска. Если же къ Царицыну примкнетъ Тихорѣцкая линія, хотя бы гдѣ-нибудь и на окраинѣ города, то нашъ Царицынъ превратиться въ глухой транзитный пунктъ не можетъ». («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 28 февраля № 46).

LXXXV.

Ходатайство нѣкоторыхъ изъ Астраханскихъ коммерсантовъ о проведеніи жел. дороги отъ Астрахани до Царицына по правому берегу рѣки Волги.

Мы слышали, что нѣкоторые изъ крупныхъ коммерсантовъ подписываются подъ ходатайствомъ о томъ, чтобы разрѣшено было строить дорогу не на Камышинъ, а на Царицынъ, то есть по правому, а не по лѣвому берегу. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 28 февраля № 46).

Вчера, какъ намъ передаютъ, нѣкоторыми изъ Астраханскихъ коммерсантовъ отправлены въ С.-Петербургъ на имя Министровъ Внутреннихъ Дѣлъ и Путей Сообщенія телеграммы съ ходатайствомъ о проведеніи желѣзной дороги на Царицынъ по правому берегу рѣки Волги. Главнымъ мотивомъ выставляются, какъ мы слышали, связь Царицына съ юго-западными дорогами, нахожденіе въ Царицынѣ глав-

ныхъ рыбныхъ складовъ и пр. Въ ходатайствѣ также указывается на относительную легкость проведенія дороги по ровному степному пространству, при полномъ отсутствіи препятствій, переправъ и проч. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 2 марта № 48).

LXXXVI.

Сущность проекта Волго-Каспійскаго канала и его важность.

Вопросъ о проведеніи Волго-Каспійскаго канала является весьма важнымъ для торговли и судоходства по Волгѣ и по Каспійскому морю вообще, и для нашего города въ особенности. Вопросъ этотъ получаетъ еще большую важность именно теперь, когда Астрахань будетъ соединена рельсовымъ путемъ со всею сѣтью желѣзныхъ дорогъ. Невыгоды перегрузки при перевозкѣ товаровъ на рѣчныхъ судахъ еще болѣе имѣютъ значенія, когда подойдетъ желѣзная дорога къ нашему городу, могущему быть портовымъ, тогда какъ теперь онъ таковымъ числится только по названію, такъ какъ большую часть года большія морскія суда къ намъ прямо не приходятъ. Есть надежда, что неотложная потребность для Астрахани устройства удобнаго сообщенія съ моремъ въ скоромъ времени будетъ удовлетворена. На разсмотрѣніе Правительства, какъ сообщаютъ газеты, уже поступилъ проектъ устройства Волго-Каспійскаго канала и порта въ Астрахани. Это предпріятіе предполагается осуществить на средства казны, а если таковыя не могутъ быть ассигнованы въ скоромъ времени, то на средства акціонернаго общества, которое могло бы образоваться для этой цѣли. Проектъ этотъ, по словамъ газетъ, сочувственно принятъ Министерствомъ Путей Сообщенія. По предложенному проекту, каналъ этотъ долженъ имѣть наименьшую глубину 14 футовъ, что для нашихъ Каспійскихъ судовъ можетъ быть достаточно, такъ какъ они всѣ подходятъ къ 12 футовому рейду, а прежде ходили и до 9-ти футоваго. Ширина канала на всемъ протяженіи предполагается не менѣе 60 саж., считая по дну. Стоимость сооруженія такого канала опредѣляется въ 6—7 милліоновъ рублей. На покрытіе этого расхода предположено установить сборъ съ проходящихъ по каналу судовъ сообразно числу пудовъ груза. Проектируется взимать съ нефтяныхъ остатковъ по $^1/_4$ коп. съ пуда, съ керосина по 1 коп. съ пуда и съ сухихъ грузовъ въ среднемъ по 2 коп. съ пуда. Составители проекта разсчитываютъ, что сумма всего сбора достигнетъ до 900,000 руб.

въ годъ. За вычетомъ расхода, этотъ доходъ можетъ дать довольно хорошій дивидентъ и скоро окупитъ стоимость сооруженія. Какъ извѣстно, отъ нашей городской думы уже послано ходатайство о скорѣйшемъ проведеніи этого канала, но при этомъ дума выразила желаніе, чтобы каналъ былъ сооруженъ на средства Правительства, а не переданъ въ руки акціонерной компаніи. Затѣмъ Рязанско-Уральское об-во желѣзныхъ дорогъ, въ случаѣ проведенія желѣзной дороги по направленію Астрахань-Камышинъ, хочетъ взять на себя и постройку Волго-Каспійскаго канала. На какихъ условіяхъ оно предлагаетъ это сдѣлать,—еще въ подробностяхъ не извѣстно. Для насъ было бы выгоднѣе, чтобы не брался судовой сборъ, такъ какъ онъ, какъ и всякій новый сборъ, вызывая небольшой сравнительно излишній расходъ, причиняетъ лишнее стѣсненіе для торговли и передвиженія. Во всякомъ случаѣ рѣшеніе вопроса о постройкѣ канала, который сдѣлаетъ Астрахань морскимъ портомъ, какъ она была прежде, предстоитъ въ близкомъ будущемъ, и мы, Астраханцы, вскорѣ получимъ практическое осуществленіе нашихъ надеждъ, и вѣроятно одновременно съ осуществленіемъ и другой давнишней нашей мечты—соединенія нашего города непрерывнымъ и удобнымъ во всякое время рельсовымъ путемъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 3 марта № 49).

LXXXVII.

Наглая инсинуація.

(Намеки «Волжско-Донскаго Листка» на промессы Рязанско-Уральскаго об-ва Астраханской городской думѣ и «Астраханскому Справочн. Листку»).

Въ газеткѣ, издающейся въ Царицынѣ и громко величающей себя «Волжско-Донскимъ Листкомъ», хотя она не годится и для одного Царицына, напечатано слѣдующее:

«Вотъ поистинѣ энергичные люди—эти гг. Рязано-Уральцы! Появилась какая-то замѣтка въ «Астраханскомъ Вѣстникѣ», неодобряющая ихъ проектъ желѣзной дороги,—они по телеграфу шлютъ почтенныхъ размѣровъ опроверженіе. Замѣтьте,—по телеграфу. Какъ будто эта замѣтка такъ могла повліять на умы Астраханцевъ, что тѣ, не дождавшись возраженія почтою, махнули бы на проектъ Рязано-Уральцевъ рукой и всецѣло передались бы на сторону проекта общества Юго-Восточныхъ ж. дорогъ. Но опасеніе г. Ададурова и К° врядъ ли основательно. Изъ «Астрах. Листка» мы узнаемъ, что городское управ-

леніе Астрахани «склоняется на сторону Рязанско-Уральскаго об-ва, обѣщающаго на свой счетъ освѣтить городъ электричествомъ и провести въ городѣ, вмѣсто конки, электрическую дорогу, если только ходатайство об-ва о проложеніи жел.-дорожнаго пути по лѣвому берегу р. Волги будетъ имѣть успѣхъ». Такимъ образомъ, судя по этой замѣткѣ, Рязанско-Уральское об-во привлекаетъ къ себѣ симпатіи не дѣйствительною выгодностью своего проекта, а электрической дорогой и электрическимъ освѣщеніемъ г. Астрахани, т. е. такими обѣщаніями, которыя ничего не имѣютъ общаго съ рельсовымъ путемъ, соединяющимъ Астрахань съ рынками. Но вѣдь въ этомъ направленіи можно пойти значительно дальше электричества: можно пообѣщать *построить для гласныхъ Астраханской думы дома, а для головы еще что нибудь. Словомъ—вступить на скользкій путь задобриванія...*

«Астраханскій Листокъ»,—продолжаетъ Царицынская газета,—тоже поддерживаетъ проектъ Рязанско-Уральскаго об-ва... *Неужели и ему что нибудь обѣщано?..* Удивительна въ этомъ случаѣ горячность Рязано-Уральцевъ: они идутъ къ цѣли, *не разбирая средствъ*»...

Не можемъ не выразить и за себя, и за нашу думу глубокаго негодованія по поводу гнусной инсинуаціи Царицынской газеты, марающей свои столбцы этими пошлыми намеками. Нечего, разумѣется, и говорить, на сколько гадки и лживы разсужденія заправилъ «В.-Д. Л». о «промессахъ» и о «скользкомъ пути», который, вѣроятно, этими господами хорошо изученъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 4 марта № 50).

LXXXVIII.

Постановленіе частнаго совѣщанія Саратовскихъ пароходчиковъ относительно ходатайства о проведеніи жел. дороги отъ Астрахани по лѣвому берегу Волги, и постановленія Саратовской думы и Новоузенскаго уѣзднаго земскаго собранія о томъ же.

На дняхъ въ Саратовѣ состоялось частное совѣщаніе мѣстныхъ пароходчиковъ по вопросу о проведеніи желѣзной дороги отъ Астрахани. Совѣщаніе, на которомъ кромѣ пароходчиковъ присутствовали и нѣкоторые другіе торговцы, признало, что для Волжскаго судоходства проведеніе линіи по правому берегу Волги до Царицына является очень нежелательнымъ, отвлекая всѣ Астраханскіе грузы отъ Волги, такъ какъ тогда они пойдутъ прямымъ путемъ по желѣзной дорогѣ.

Въ виду этого-то и рѣшено, по словамъ «Сар. Дн.», ходатайствовать передъ Правительствомъ о томъ, чтобы, если проведеніе дороги будетъ признано необходимымъ, то таковая была бы проведена по лѣвому берегу Волги, до соединенія съ Покровско-Уральской линіей съ тѣмъ, чтобы соединеніе это произошло по возможности ближе отъ Саратова, т. е. въ сущности совѣщаніе приняло заключеніе городской думы. Такимъ образомъ и мѣстные пароходчики поддерживаютъ проектъ Рязанско-Уральскаго общества. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 4 марта № 50).

Саратовская дума постановила съ своей стороны возбудить ходатайство о проведеніи линіи по лѣвому берегу Волги, но съ тѣмъ (очень мило это „но“), чтобы эта линія, проходя черезъ Элтонъ, соединила Самару съ Астраханью. Ходатайство это мотивировано тѣмъ, что при помощи такой линіи богатый лѣвый берегъ Волги будетъ соединенъ съ Пермскимъ краемъ и Сибирью черезъ Самаро-Златоустовскую дорогу. Въ настоящее время къ этому главному мотиву городъ присоединяетъ еще слѣдующій. При соединеніи Астрахани съ Самарой магистральной линіей явится возможность, при сравнительно уже небольшихъ затратахъ, соединить эту линію съ Тихорѣцкой, т. е. Сибирь съ никогда незамерзающимъ Чернымъ моремъ, а Саратову дать къ Черноморскимъ портамъ кратчайшій путь (отъ Саратова до Новороссійска 1100 вер., а отъ Самары до этого города—1400 вер.). («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 9 марта № 54).

Новоузенское уѣздное земское собраніе постановило возбудить ходатайство о проведеніи желѣзной дороги изъ Астрахани чрезъ Николаевскую слободу въ с. Малый Узень. Земское собраніе полагаетъ, что эта дорога несомнѣнно оживитъ весь южный край Новоузенскаго уѣзда; кромѣ того соединеніе этой дороги съ Покровско-Уральской и далѣе чрезъ городъ Николаевскъ съ Самаро-Златоустовской жел. дорогой будетъ весьма важно для всего Новоузенскаго края какъ съ коммерческой, такъ и съ сельскохозяйственной стороны. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 18 мая № 106).

LXXXIX.

Ожиданіе желѣзной дороги въ г. Красномъ Яру и въ д. Бобровской.

О проектѣ проведенія желѣзной дороги до Астрахани извѣстно не только въ городахъ или значительныхъ по торговлѣ селахъ; онъ даже покоя не даетъ жителямъ захолустныхъ деревушекъ. При рѣкѣ Рычъ, по тракту изъ Астрахани до Краснаго-Яра, расположена татарская деревушка «Бобровская»; жители этой деревушки проѣзжающихъ распрашиваютъ: скоро-ли пройдетъ желѣзная дорога, а главное допытываются—гдѣ. Особенно много переполоха надѣлала желѣзная дорога Красноярцамъ; они не только видятъ уже журавля въ небѣ, но ужъ и жарятъ его. Нѣкоторые изъ Красноярскихъ жителей попродавали дома, въ настоящее же время отъ продажъ воздерживаются или назначаютъ цѣну вдвое дороже. Въ Красноярской думѣ тоже идутъ разныя пренія и предположенія въ ожиданіи желѣзной дороги. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 9 марта № 54).

XC.

Бредъ Царицынской газеты.

(По поводу мнѣнія Царицынской газеты о томъ, что отъ проведенія Астраханской желѣзной дороги не будетъ пользы никому, а будетъ одинъ вредъ).

Царицынская газета все пытается сказать что-то о желѣзной дорогѣ на Астрахань, и, въ безсильныхъ потугахъ—родить мысль, рождаетъ какой-то бредъ. Напримѣръ:

«Астраханская жел. дорога, по какому бы берегу она ни пошла отъ Астрахани, безусловно вредна для Царицына. Но для кого она полезна?» —спрашиваетъ Царицынская газета. «*Ни для кого,* кромѣ Рязанско-Уральскаго об-ва, да и тому будетъ отъ нея мало пользы, если эта дорога будетъ имѣть конечнымъ пунктомъ только Астрахань, зимніе грузы которой не въ состояніи будутъ покрыть убытки Рязанско-Уральскаго общества».

О томъ, что желѣзная дорога строится не для Царицына, а для цѣлаго края, заправилы Царицынской газеты даже не догадываются. Но слушайте далѣе:

«Итакъ, Царицыну эта дорога вредна, пароходчикамъ тоже, занимающимся зимнимъ извозомъ между Астраханью и Царицыномъ отъ нея будетъ совсѣмъ скверно. Такъ нашей думѣ и слѣдовало выразиться: ходатайствовать предъ Правительствомъ о томъ, чтобы проектируемую отъ Астрахани дорогу *не проводить*, такъ какъ отъ проведенія ея никому пользы не будетъ, *а одинъ вредъ*. Въ подтвержденіе такого мнѣнія можно бы привести не мало вѣскихъ данныхъ, которыя могли бы сильно подѣйствовать въ правящихъ сферахъ. Кто знаетъ, можетъ быть, мнѣніе Царицынской думы поддержали бы и многіе другіе, заинтересованные въ томъ, чтобы не было параллельнаго Волгѣ желѣзнодорожнаго пути».

Какъ видите, это уже совсѣмъ безсмыслица. Никогда еще ничего подобнаго этимъ дикимъ разглагольствованіямъ не приходилось читать... Бѣдные Царицынцы! *чѣмъ* они должны довольствоваться по части публицистики!.. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 10 марта № 55).

XCI.

Какъ будутъ переправляться черезъ рѣки поѣзда Рязанско-Уральской желѣзной дороги?

Въ виду появившихся въ Саратовской ежедневной печати свѣдѣній, частью не вполнѣ точныхъ, объ устраиваемой об-вомъ Рязанско-Уральской жел. дороги постоянной переправѣ узкоколейныхъ вагоновъ черезъ р. Волгу у Саратова, правленіе дороги опубликовало нижеслѣдующія точныя свѣдѣнія объ этой переправѣ.

Переправа устраивается противъ Увека, куда будутъ проведены узкоколейные пути: съ одной стороны—отъ ст. Анисовки Покровско-Уральской жел. дороги, и съ другой—отъ ст. Саратовъ—Товарная. Переправа вагоновъ будетъ производиться двухвинтовымъ паровымъ паромомъ въ 1400 индикаторныхъ лошадиныхъ силъ, на палубѣ котораго будутъ уложены четыре узкоколейныхъ пути для установки одновременно 24 груженыхъ вагоновъ. Пути эти въ носовой части парома сходятся къ установленнымъ здѣсь въ ажурной желѣзной башнѣ двумъ подъемнымъ платформамъ, дѣйствующимъ гидравлическою силою. На обоихъ берегахъ Волги узкоколейные пути будутъ оканчи-

ваться на дамбахъ, въ концѣ которыхъ будутъ устроены высокія деревянныя эстакады. Въ виду измѣненій горизонта Волги около шести съ половиною саженъ, такихъ дамбъ съ эстакадами будетъ устроено на каждомъ берегу по двѣ, на двухъ различныхъ горизонтахъ, а именно: одна дамба съ эстакадою на уровнѣ около $1^1/_4$ сажени выше самыхъ высокихъ водъ на рѣкѣ, а другая—приблизительно на $3^1/_4$ сажени ниже первой. Изъ этихъ эстакадъ верхнія будутъ служить для причала къ нимъ парома при всѣхъ уровняхъ воды въ рѣкѣ, начиная съ самаго высокаго до средняго, нижнія-же при всѣхъ уровняхъ, начиная со средняго до самаго низкаго. Концы эстакадъ будутъ введены до такой глубины, чтобы паромъ свободно могъ приставать къ эстакадамъ при самомъ низкомъ уровнѣ воды, соотвѣтствующемъ каждой эстакадѣ. Паромъ будетъ приставать къ эстакадамъ всегда носовою своею частью, упираясь ею въ концевую часть эстакады. Для передачи вагоновъ съ берега на паромъ и обратно служатъ упомянутыя выше подъемныя платформы въ желѣзной башнѣ на носовой части парома. Платформы эти дѣйствуютъ независимо другъ отъ друга и принимаютъ каждая одновременно по одному вагону. Предѣльная высота подъема платформъ соотвѣтствуетъ наибольшей могущей имѣть мѣсто разности между уровнемъ рельсовыхъ путей въ концѣ эстакады и уровнемъ рельсовыхъ путей на палубѣ парома, т. е. $3^1/_4$ саж. Такимъ образомъ, при помощи описанныхъ устройствъ, вагоны безпрепятственно могутъ быть передаваемы съ парома на берегъ или обратно при любомъ состояніи уровня воды въ рѣкѣ.

Въ зимнее время паромъ будетъ работать при содѣйствіи двухвинтоваго парохода—ледокола въ 1400 индикаторныхъ силъ. Ледоколъ этотъ, по условіямъ заказа, будетъ въ состояніи пробивать сплошной ледъ, толщиною до одного аршина, и будетъ расчищать такимъ образомъ путь для парома, что дастъ возможность поддерживать сообщеніе между обоими берегами круглый годъ, не исключая и времени ледохода.

Оба парохода заказаны въ Англіи и по условіямъ заказа должны прибыть въ Петербургъ въ іюлѣ мѣсяцѣ. Для дальнѣйшей доставки въ Саратовъ по Маріинской системѣ и по Волгѣ оба парохода будутъ раздѣлены на самостоятельно плавающія части, а именно паромъ—на 4 части, ледоколъ же на 2 части. Для проводки этихъ частей по каналамъ и шлюзамъ Маріинской системы обѣ части ледокола будутъ поставлены каждая въ особо для сего строющееся мелкосидящее судно, подъ каждую же часть парома для уменьшенія осадки ихъ будутъ подведены особые желѣзные понтоны. Проводка обоихъ пароходовъ изъ Петербурга до Саратова со сборкою ихъ вновь въ Саратовѣ займетъ, вѣроятно, около $2^1/_2$ до 3 мѣсяцевъ, въ виду че-

го правильное дѣйствіе переправы будетъ, вѣроятно, открыто въ концѣ осени нынѣшняго года.

Стоимость обоихъ пароходовъ безъ пошлины около 70,000 фунтовъ стерлинговъ или около 650,000 рублей.

Такіе же паромы проектированы Рязанско-Уральскимъ обществомъ и для переправъ по нашей Астраханской линіи. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 17 марта № 61).

XCII.

Сенсаціонный слухъ о томъ, что концессія на постройку Астрах. жел. дороги отдана будто-бы Ряз.-Урал. об-ву.

Въ саратовскихъ газетахъ сообщено, что изъ Петербурга получена частная телеграмма, въ которой сообщается, что концессія на постройку новой Астраханской желѣзной дороги отдана, будто-бы, *Рязанско-Уральскому обществу.* («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 19 марта № 63).

По частнымъ свѣдѣніямъ, вопросъ о проведеніи желѣзной дороги рѣшенъ въ Петербургѣ въ смыслѣ направленія по лѣвому берегу Волги, т. е. въ пользу об-ва Рязанско-Уральской желѣзной дороги. («Астр. Справ. Листокъ» 1895 г. 9 апрѣля № 77).

XCIII.

Выдержки изъ докладной записки общества Юго-Восточныхъ жел. дорогъ о преимуществахъ правобережнаго направленія Астраханской желѣзной дороги.

Какіе доводы представляются обществами, берущимися за сооруженіе желѣзной дороги на Астрахань,—это вопросъ, конечно, весьма интересный для насъ, Астраханцевъ. По причинамъ, которыхъ доискаться не трудно, ни то, ни другое общество не огласили въ мѣстной Астраханской прессѣ данныхъ, представляемыхъ ими въ защиту своихъ проектовъ. Къ нашему удовольствію мы находимъ въ Царицынской газеткѣ, столь неуклюже ратующей противъ желѣзной дороги,

выдержки изъ записки правленія Юго-Восточнаго об-ва по вопросу о значеніи и направленіи будущаго рельсоваго пути. Не можемъ скрыть, что данныя правленія Юго-Восточныхъ дорогъ весьма не убѣдительны и даже прямо не вѣрны. Оцѣнку ихъ мы сдѣлаемъ впослѣдствіи.

Правленіе об-ва Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, во исполненіе постановленія общаго собранія акціонеровъ, состоявшагося 30 января 1895 года, обратилось къ гг. Министру Финансовъ и управляющему Министерствомъ Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о предоставленіи названному об-ву сооруженія и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи между Царицыномъ и Астраханью. Въ доказательство того, что эта линія является необходимою и что постройка и эксплоатація ея должны быть именно предоставлены об-ву Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, правленіе составило докладную записку, въ которой подробно разсматриваетъ слѣдующіе вопросы:

1) О значеніи Астрахани, какъ промышленнаго и торговаго центра.

2) О выгодахъ, проистекающихъ для промышленности и торговли отъ соединенія Астрахани непрерывнымъ рельсовымъ путемъ съ внутренними рынками Европейской Россіи.

3) О выгоднѣйшемъ, въ коммерческомъ и техническомъ отношеніяхъ, направленіи рельсоваго пути отъ Астрахани.

4) Объ интересахъ государственнаго казначейства въ этомъ дѣлѣ съ попутнымъ разсмотрѣніемъ интересовъ об-ва Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Что касается торговаго и промышленнаго значенія Астрахани, то этому вопросу посвящена большая часть докладной записки. Разобравъ детально всѣ грузы, которые идутъ въ Астрахань и изъ Астрахани, правленіе говоритъ, что «сама по себѣ Астрахань промышленнаго значенія не имѣетъ, что единственныя крупныя промышленныя заведенія Астрахани, для чистки и посола рыбы, расположены не въ Астрахани, а на противоположномъ (?) правомъ (?) берегу рѣки Волги» (стр. 16). Но, «находясь на перепутьѣ между такими разнообразными по своимъ произведеніямъ странами, какъ Европейская Россія и Средняя Азія, Астрахань стягиваетъ къ себѣ свыше 100 милліоновъ пудовъ разныхъ грузовъ». Для перевозки этихъ грузовъ и оказывается необходимой желѣзная дорога, такъ какъ водяной путь, вслѣдствіе замерзанія Волги въ среднемъ въ теченіе до 4-хъ съ половиной мѣсяцевъ, а въ особенно холодныя зимы до 6 мѣсяцевъ, кладетъ препятствіе болѣе сильному обороту товаровъ. Крупнѣйшія отрасли промышленности Россіи, нефтяная и рыбная, испытываютъ отъ этого весьма большія затрудненія, а отправка скоропортящихся грузовъ и такихъ, которые являются на рынки предъ прекращеніемъ навигаціи, вовсе не можетъ производиться въ сколько нибудь крупныхъ размѣрахъ, хотя бы усиленіе ихъ

вывоза и требовалось въ интересахъ государства... «Становится очевиднымъ, что Астрахань нуждается въ такомъ рельсовомъ пути, который могъ бы перевозить грузы параллельно съ Волжскимъ воднымъ путемъ, замѣняя его на время закрытія навигаціи и для скоропортящихся и срочныхъ грузовъ, и въ то же время это долженъ быть такой путь, который не удалялся бы отъ р. Волги. Этимъ условіямъ проложенный желѣзнодорожный путь по лѣвому берегу Волги, или лучше сказать ея рукава—р. Ахтубы, не могъ бы удовлетворить. И вотъ почему.

«Вслѣдствіе низменности долины р. Волги и большихъ ея разливовъ во время половодья, простирающихся по лѣвому берегу отъ 20 до 50 верстъ, при чемъ на затопленныхъ мѣстахъ вода держится до конца іюня,—потребовалось бы отнести рельсовый путь въ глубь страны. Такъ, напр., об-во Рязанско-Уральской дороги, сколько извѣстно, проектируетъ рельсовый путь отъ Николаевской слободы противъ Камышина къ Элтону, Баскунчаку, Красному Яру и Астрахани, т. е. въ весьма большомъ отдаленіи отъ долины р. Волги и отъ населенныхъ мѣстъ, по песчано-солонцовой пустынѣ. На лѣвомъ берегу р. Волги только такой путь и возможенъ, но онъ проходитъ по мѣстности, въ которой, за исключеніемъ самой сѣверной части, невозможна никакая культура, ни промышленность, ни торговля. Единственный мѣстный матеріалъ, который могъ бы подлежать фабричной переработкѣ,—соль находится въ изобиліи и въ другихъ мѣстахъ, гдѣ переработка ея на соду уже производится».

«Для нѣкоторыхъ грузовъ, весьма интересныхъ въ государственномъ хозяйствѣ, какъ напримѣръ: рыба живая и свѣжая, и вообще скоропортящихся, рельсовый путь, вслѣдствіе отдаленности отъ мѣстъ нахожденія сихъ грузовъ, будетъ вовсе недоступенъ. Имъ воспользуется только Красноярская рыба и привозимая въ Астрахань, но не можетъ воспользоваться (?) волжская рыба изъ мѣстностей, лежащихъ выше Астрахани».

Затѣмъ путь черезъ Камышинъ-Балашевъ-Поворино длиннѣе возможнаго пути черезъ Царицынъ-Поворино до 92 верстъ. Другое его неудобство состоитъ въ необходимости лишней перевалки грузовъ—черезъ Волгу и Камышинъ. Послѣднее неудобство имѣетъ одинаковое значеніе и для грузовъ подмосковнаго района.

Оцѣнивая «преимущества» правобережнаго направленія, правленіе об-ва Юго-Восточныхъ дорогъ говоритъ:

«Путь этотъ, проходя по незатопляемой въ половодье мѣстности, можетъ подходить къ самому берегу коренной Волги во всѣхъ пунктахъ, гдѣ это потребуется по положенію промысловъ. Такимъ образомъ промысла получатъ возможность пользоваться непосредственно

выдержки изъ записки правленія Юго-Восточнаго об-ва по вопросу о значеніи и направленіи будущаго рельсоваго пути. Не можемъ скрыть, что данныя правленія Юго-Восточныхъ дорогъ весьма не убѣдительны и даже прямо не вѣрны. Оцѣнку ихъ мы сдѣлаемъ впослѣдствіи.

Правленіе об-ва Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, во исполненіе постановленія общаго собранія акціонеровъ, состоявшагося 30 января 1895 года, обратилось къ гг. Министру Финансовъ и управляющему Министерствомъ Путей Сообщенія съ ходатайствомъ о предоставленіи названному об-ву сооруженія и эксплоатаціи желѣзнодорожной линіи между Царицыномъ и Астраханью. Въ доказательство того, что эта линія является необходимою и что постройка и эксплоатація ея должны быть именно предоставлены об-ву Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, правленіе составило докладную записку, въ которой подробно разсматриваетъ слѣдующіе вопросы:

1) О значеніи Астрахани, какъ промышленнаго и торговаго центра.

2) О выгодахъ, проистекающихъ для промышленности и торговли отъ соединенія Астрахани непрерывнымъ рельсовымъ путемъ съ внутренними рынками Европейской Россіи.

3) О выгоднѣйшемъ, въ коммерческомъ и техническомъ отношеніяхъ, направленіи рельсоваго пути отъ Астрахани.

4) Объ интересахъ государственнаго казначейства въ этомъ дѣлѣ съ попутнымъ разсмотрѣніемъ интересовъ об-ва Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Что касается торговаго и промышленнаго значенія Астрахани, то этому вопросу посвящена большая часть докладной записки. Разобравъ детально всѣ грузы, которые идутъ въ Астрахань и изъ Астрахани, правленіе говоритъ, что «сама по себѣ Астрахань промышленнаго значенія не имѣетъ, что единственныя крупныя промышленныя заведенія Астрахани, для чистки и посола рыбы, расположены не въ Астрахани, а на противоположномъ (?) правомъ (?) берегу рѣки Волги» (стр. 16). Но, «находясь на перепутьѣ между такими разнообразными по своимъ произведеніямъ странами, какъ Европейская Россія и Средняя Азія, Астрахань стягиваетъ къ себѣ свыше 100 милліоновъ пудовъ разныхъ грузовъ». Для перевозки этихъ грузовъ и оказывается необходимой желѣзная дорога, такъ какъ водяной путь, вслѣдствіе замерзанія Волги въ среднемъ въ теченіе до 4-хъ съ половиной мѣсяцевъ, а въ особенно холодныя зимы до 6 мѣсяцевъ, кладетъ препятствіе болѣе сильному обороту товаровъ. Крупнѣйшія отрасли промышленности Россіи, нефтяная и рыбная, испытываютъ отъ этого весьма большія затрудненія, а отправка скоропортящихся грузовъ и такихъ, которые являются на рынки предъ прекращеніемъ навигаціи, вовсе не можетъ производиться въ сколько нибудь крупныхъ размѣрахъ, хотя бы усиленіе ихъ

вывоза и требовалось въ интересахъ государства... «Становится очевиднымъ, что Астрахань нуждается въ такомъ рельсовомъ пути, который могъ бы перевозить грузы параллельно съ Волжскимъ воднымъ путемъ, замѣняя его на время закрытія навигаціи и для скоропортящихся и срочныхъ грузовъ, и въ то же время это долженъ быть такой путь, который не удалялся бы отъ р. Волги. Этимъ условіямъ проложенный желѣзнодорожный путь по лѣвому берегу Волги, или лучше сказать ея рукава—р. Ахтубы, не могъ бы удовлетворить. И вотъ почему.

«Вслѣдствіе низменности долины р. Волги и большихъ ея разливовъ во время половодья, простирающихся по лѣвому берегу отъ 20 до 50 верстъ, при чемъ на затопленныхъ мѣстахъ вода держится до конца іюня,—потребовалось бы отнести рельсовый путь въ глубь страны. Такъ, напр., об-во Рязанско-Уральской дороги, сколько извѣстно, проектируетъ рельсовый путь отъ Николаевской слободы противъ Камышина къ Элтону, Баскунчаку, Красному Яру и Астрахани, т. е. въ весьма большомъ отдаленіи отъ долины р. Волги и отъ населенныхъ мѣстъ, по песчано-солонцовой пустынѣ. На лѣвомъ берегу р. Волги только такой путь и возможенъ, но онъ проходитъ по мѣстности, въ которой, за исключеніемъ самой сѣверной части, невозможна никакая культура, ни промышленность, ни торговля. Единственный мѣстный матеріалъ, который могъ бы подлежать фабричной переработкѣ,—соль находится въ изобиліи и въ другихъ мѣстахъ, гдѣ переработка ея на соду уже производится».

«Для нѣкоторыхъ грузовъ, весьма интересныхъ въ государственномъ хозяйствѣ, какъ напримѣръ: рыба живая и свѣжая, и вообще скоропортящихся, рельсовый путь, вслѣдствіе отдаленности отъ мѣстъ нахожденія сихъ грузовъ, будетъ вовсе недоступенъ. Имъ воспользуется только Красноярская рыба и привозимая въ Астрахань, но не можетъ воспользоваться (?) волжская рыба изъ мѣстностей, лежащихъ выше Астрахани».

Затѣмъ путь черезъ Камышинъ-Балашевъ-Поворино длиннѣе возможнаго пути черезъ Царицынъ-Поворино до 92 верстъ. Другое его неудобство состоитъ въ необходимости лишней перевалки грузовъ—черезъ Волгу и Камышинъ. Послѣднее неудобство имѣетъ одинаковое значеніе и для грузовъ подмосковнаго района.

Оцѣнивая «преимущества» правобережнаго направленія, правленіе об-ва Юго-Восточныхъ дорогъ говоритъ:

«Путь этотъ, проходя по незатопляемой въ половодье мѣстности, можетъ подходить къ самому берегу коренной Волги во всѣхъ пунктахъ, гдѣ это потребуется по положенію промысловъ. Такимъ образомъ промысла получатъ возможность пользоваться непосредственно

желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ. Подвозъ къ станціямъ сократится до самыхъ незначительныхъ разстояній какъ для продуктовъ земледѣлія и бахчеводства, такъ главнѣйше и для рыбныхъ грузовъ, при чемъ отправка живой и свѣжей рыбы станетъ возможной для всѣхъ рыболовныхъ мѣстностей.

Соль изъ Баскунчакскаго озера, подвезенная по Баскунчакской жел. дорогѣ, можетъ быть переправляема изъ слободы Владиміровки на правый берегъ Волги съ незначительнымъ лишь повышеніемъ расходовъ противъ тѣхъ, которые требуются на переправу подъ Камышиномъ, и это повышеніе расходовъ на переправу соли черезъ Волгу можетъ быть покрыто пониженіемъ провозной платы на болѣе короткомъ рельсовомъ пути. Соль изъ южно-астраханскихъ озеръ, въ случаѣ требованія, также можетъ найти свободный сбытъ по этому рельсовому пути.

Такое направленіе пути совпадаетъ и съ интересами скотоводства, составляющаго главный источникъ доходовъ сельскаго населенія Черноярскаго и Енотаевскаго уѣздовъ и лишь подспорье въ крестьянскомъ хозяйствѣ Царевскаго уѣзда.

Но самое важное значеніе онъ будетъ имѣть для Астраханской торговли. Сравнительно съ лѣвобережнымъ путемъ правобережный путь, при условіи примкнутія его къ Грязе-Царицынской линіи на ст. Крутой, будетъ для сообщенія съ Москвой и Тулой длиннѣе всего на 14 верстъ, каковая разница, можетъ быть, и вовсе устранится при постройкѣ новыхъ путей и во всякомъ случаѣ не можетъ имѣть особаго значенія. За то онъ будетъ короче для сообщенія съ тѣми районами, куда отправляется наибольшее количество грузовъ, именно: короче до Орла на 92 версты, до Курска и Харькова на 88 верстъ; при этомъ онъ совершенно устранитъ необходимость лишней перевалки грузовъ черезъ р. Волгу, неизбѣжной при проложеніи пути по лѣвому берегу.

Оцѣнивая на деньги проистекающія отъ сего сбереженія, слѣдуетъ считать уменьшеніе провозной платы на означенныхъ разстояніяхъ въ навигаціонный періодъ и для малоцѣнныхъ и массовыхъ грузовъ, при среднемъ тарифѣ въ $^1/_{60}$ коп. съ пудо-версты, отъ 1,76 до 1,84 к., а для зимняго времени и для грузовъ, могущихъ выдержать болѣе высокій тарифъ, при $^1/_{34}$ к. отъ 3,66 до 3,81 к., при $^1/_{30}$ к. отъ 2,94 до 3,07 к., при $^1/_{40}$ к. отъ 2,20 до 2,30 к. Сверхъ того отпадетъ стоимость перевозки подъ Камышиномъ не менѣе 1 к.

Для грузовъ, отправляемыхъ съ праваго берега, сбереженіе увеличится еще на 2 к. вслѣдствіе того, что отпадетъ надобность перевозки ихъ на лѣвый берегъ.

Обращаясь къ будущему, слѣдуетъ имѣть въ виду, что лѣвобережный путь позволилъ бы связать его съ Заволжскою сѣтью лишь по направленію къ Сибири, но трудно представить возможность крупныхъ сношеній Астрахани съ Сибирью. На юго-востокъ отъ лѣвобережнаго пути простирается до самаго Аральскаго моря и далѣе на югъ до границы Персіи безводная песчано-солонцовая пустыня, покрытая между Каспійскимъ и Аральскимъ морями барханами подвижнаго песка. Пустыня эта, годная развѣ только для кочевниковъ внутренней Букеевской орды, никоимъ образомъ не можетъ нуждаться въ рельсовомъ пути.

Напротивъ того, на правомъ берегу Волги само Правительство кладетъ основаніе будущей рельсовой сѣти. Не ограничившись соединеніемъ Каспійскаго моря съ Чернымъ черезъ Петровскъ-Новороссійскъ, Правительство соединяетъ р. Волгу съ Чернымъ моремъ черезъ Царицынъ-Тихорѣцкую-Новороссійскъ. Естественно предвидѣть, что если будетъ сооружена правобережная Астраханская желѣзная дорога, то современемъ можетъ представиться полезнымъ продолжать ее въ плодородныя степи р.р. Кумы и Терека, или къ возвышенностямъ Ергеней, которымъ не достаетъ только влаги, чтобы стать столь же плодородными».

«Если Правительство признаетъ необходимымъ соединить Астрахань съ Каспійскимъ моремъ каналомъ, доступнымъ для морскихъ судовъ, то и этотъ каналъ, вѣроятнѣе всего, будетъ придерживаться праваго берега р. Волги, ея Бахтемировскаго рукава, по направленію къ Бирючьей косѣ или Четыремъ-буграмъ.

Такимъ образомъ все говоритъ за сооруженіе рельсоваго пути отъ Астрахани по правому берегу р. Волги.

Обращаясь къ послѣднему вопросу, объ интересахъ казны въ этомъ дѣлѣ, нельзя не замѣтить, что для Правительства можетъ быть далеко не безразлично,—будетъ-ли проложенъ рельсовый путь отъ Астрахани по правому или лѣвому берегу р. Волги.

Тотъ или другой путь одинаково привлечетъ весьма значительное количество грузовъ. Правленіе об-ва опредѣляло это количество различными способами, какъ-то: выводами, почерпнутыми изъ разсмотрѣнія каждаго груза по существу, затѣмъ изъ разсчета, что Астраханскіе грузы распредѣлятся между воднымъ и рельсовымъ путемъ пропорціонально времени открытія и закрытія навигаціи, и, наконецъ, предполагая, что рельсовый путь отвлечетъ отъ воды приблизительно такое же количество Астраханскихъ грузовъ, въ какомъ нынѣ грузы отправляются черезъ Царицынъ, и не смотря на различіе этихъ трехъ пріемовъ исчисленія количества грузовъ, долженствующихъ поступить на Астраханскій рельсовый путь, всѣ они показываютъ, почти одина-

ково, отъ 20 до 22 милл. пуд., которые будутъ имѣть пробѣгъ по всему протяженію рельсоваго пути.

При этомъ условіи означенное количество грузовъ, даже при тарифѣ въ 1/50 коп. (а во многихъ случаяхъ можно будетъ удержать высшіе тарифы), даетъ отъ 4000—4400 руб. на версту, не считая дополнительныхъ сборовъ и выручки отъ пассажирскаго движенія; вся же выручка должна быть около 5500 руб. на версту. Во всякомъ случаѣ выручка не только покроетъ эксплоатаціонные расходы, погашеніе и проценты на капиталъ, но еще дастъ нѣкоторый остатокъ чистаго дохода.

Въ случаѣ предоставленія устройства и эксплоатаціи Астраханскаго рельсоваго пути об-ву Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, оное будетъ обязано, на основаніи п. 7 § 49 своего устава, уступить этотъ остатокъ въ распоряженіе Правительства, которое удѣляетъ акціонерамъ об-ва только 20 проц. онаго въ видѣ вознагражденія за веденіе хозяйства. Слѣдовательно, выгодами отъ устройства Астраханскаго рельсоваго пути воспользуется въ значительно большей степени Правительство, а не частное желѣзнодорожное общество.

Напротивъ того, если рельсовый путь отъ Астрахани будетъ проложенъ по лѣвому берегу Волги на Камышинъ, то о полученіи означеннаго дивидента, въ размѣрѣ 80 проц. чистой прибыли отъ эксплоатаціи новаго пути, не можетъ быть и рѣчи.

Съ другой стороны, об-во Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, вслѣдствіе отвлеченія на новый путь черезъ Камышинъ Астраханскихъ грузовъ, отправляемыхъ нынѣ черезъ Царицынъ, должно будетъ понести невознаградимыя потери. Въ зависимости отъ разницъ въ разстояніяхъ, Грязе-Царицынская желѣзная дорога совершенно лишится всѣхъ грузовъ подмосковнаго и вообще центральнаго района. По остальнымъ грузамъ, которыхъ отправляется въ юго-западный край до 18 милл. пуд, а впредь несомнѣнно будетъ отправляться еще больше, пробѣгъ по Грязе-Царицынской линіи отъ Соляной пристани и отъ Волжской до Поворина, на разстояніяхъ отъ 352 до 354 вер., замѣнится пробѣгомъ отъ Балашева на разстояніи всего 77 верстъ, т. е. сократится на 275—277 верстъ. Устраиваемое нынѣ соединеніе станцій Соляной пристани и Волжской, равно какъ и всѣ прежнія, весьма обширныя и дорогія устройства на этихъ станціяхъ потеряютъ свое значеніе, ибо всѣ они были вызваны исключительно потребностями перевозки Астраханскихъ и Волжскихъ грузовъ, и вся линія Царицынъ-Поворино, 352 версты, пріобрѣтетъ характеръ лишь слабоработающаго подъѣзднаго пути, обслуживающаго только мѣстные грузы, которыхъ отъ Царицына до Арчеды, на разстояніи 154 верстъ, почти вовсе нѣтъ. Такое радикальное измѣненіе условій, въ которыхъ

нынѣ находится Грязе-Царицынская линія, не можетъ не уронить финансоваго положенія об-ва Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ и, можетъ быть, низведетъ его изъ разряда дивидентныхъ, что будетъ имѣть послѣдствіемъ полное разстроеніе акціонеровъ об-ва. Такое разрѣшеніе настоящаго дѣла не можетъ быть желательно для Правительства ни по требованіямъ присущей ему справедливости, ни въ интересахъ сохраненія могущаго поступить въ казну весьма значительнаго дохода».

Далѣе слово за нами.. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 24 марта № 67, 25 марта № 68 и 28 марта № 69).

XCIV.

Историческая справка о выдачѣ въ 1870 г. одному иностранцу разрѣшенія изысканій для рельсоваго пути отъ Камышина на Элтонъ, Баскунчакъ и Чапчачи.

Въ настоящее время разрѣшается окончательно вопросъ о соединеніи рельсовымъ путемъ Элтона съ Камышиномъ. Вопросу этому исполнилось 25 лѣтъ. Въ 1870 году одинъ иностранецъ (французъ) получилъ Высочайшее разрѣшеніе на производство изысканій для желѣзнодорожнаго пути отъ Камышина на Элтонъ, отсюда на Баскунчакъ и къ Владиміровкѣ, съ вѣтвью на Чапчачи. Изысканія эти, кажется, не были произведены. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 15 апрѣля № 82).

XCV.

Слухи о производствѣ об-вомъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ изысканій для постройки новой линіи отъ Астрахани чрезъ Ростовъ до ст. Раздѣльной.

Общество Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, если вѣрить столичнымъ газетамъ, производитъ изысканія для постройки новой желѣзнодорожной линіи *отъ Астрахани черезъ Ростовъ*, Таганрогъ, Мелитополь, черезъ Днѣпръ, Николаевъ *до ст. Раздѣльной* юго-западныхъ дорогъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 21 апрѣля № 87).

Въ дополненіе ко вчерашней замѣткѣ объ изысканіяхъ пути отъ Астрахани на ст. Раздѣльную юго-западныхъ дорогъ можемъ сообщить, что этотъ новый желѣзнодорожный путь, имѣющій соединить такимъ образомъ придунайскія провинціи и Бессарабію съ областью войска Донскаго и рѣку Дунай съ Каспійскимъ моремъ, въ видахъ экономіи, при пересѣченіи такихъ рѣкъ, какъ Бугъ и Днѣстръ, обойдется безъ постройки новыхъ мостовъ, съ замѣною ихъ переправою на паромѣ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 22 апрѣля № 88).

XCVI.

О значеніи для Россіи вообще разрѣшенной къ постройкѣ Царицынско-Тихорѣцкой желѣзнодорожной линіи.

На дняхъ телеграмма «Россійскаго Телеграфнаго Агентства» оповѣстила о постройкѣ Царицынско-Тихорѣцкой желѣзнодорожной линіи. Такимъ образомъ давно назрѣвшій вопросъ о соединеніи паровымъ путемъ Поволжья и Заволжья съ Чернымъ моремъ наконецъ разрѣшенъ. Такое соединеніе, въ видѣ Волго-Донской желѣзной дороги, давно уже существовало; но помимо того, что грузы, которые должны были идти этимъ путемъ, терпѣли всѣ неудобства плаванія по Дону и Азовскому морю, фактически, благодаря своимъ совсѣмъ необыкновеннымъ тарифамъ, Волго-Донская дорога существовала не для соединенія Поволжья съ Чернымъ моремъ, а именно для разъединенія ихъ. Теперь же Поволжье и Заволжье будутъ имѣть прямой и безпрепятственный выходъ въ Черное море черезъ Новороссійскъ. Немного найдется въ Россіи желѣзнодорожныхъ путей, которые имѣли бы такое важное значеніе, какъ желѣзная дорога, долженствующая соединить Волгу съ Чернымъ моремъ. Въ послѣднія пятьдесятъ лѣтъ въ экономической жизни Россіи играетъ весьма видную роль соперничество двухъ морей, служащихъ главными путями нашей вывозной и привозной торговли: Балтійскаго и Чернаго. За Балтійское море стоятъ исторически сложившіеся интересы, привычка видѣть въ немъ «окно въ Европу» и просто мертвая рутина, которая иногда бываетъ сильнѣе всѣхъ реальныхъ интересовъ. За Черное море стоятъ его естественныя преимущества, какъ моря, менѣе замерзающаго, какъ ближайшаго и удобнѣйшаго пути въ страны, съ которыми идетъ у насъ главная торговля, и, наконецъ, какъ моря, сосѣдняго съ мѣстностями, въ которыя, въ силу естественныхъ условій, все болѣе и болѣе переходитъ центръ хозяйственной жизни страны. И вотъ до сихъ поръ побѣда, въ

смыслѣ привлеченія наибольшаго вниманія, наибольшей заботливости, находилась на сторонѣ Балтійскаго моря. Не смотря однако на это предпочтеніе Балтійскаго моря Черному, естественное теченіе вещей, все болѣе и болѣе переносящее центръ хозяйственной жизни Россіи на югъ, неизбѣжно и мало-по-малу возвышаетъ Черное море надъ Балтійскимъ. Достаточно сказать, замѣчаетъ по этому поводу «Приаз. Край», что по стоимости отпуска Черное море,—еще двадцать пять лѣтъ назадъ стоявшее такъ далеко отъ Балтійскаго, что о серьезномъ соперничествѣ съ послѣднимъ и рѣчи не могло быть, въ настоящее время уже беретъ верхъ надъ нимъ. Порты Чернаго и Азовскаго морей по отпуску не только пшеницы и ячменя, но даже овса начинаютъ брать верхъ, да и по отпуску льняного сѣмяни; мало того: недалекъ тотъ день, когда они возьмутъ верхъ и по отпуску ржи.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что новая желѣзная дорога окажетъ самое серьезное вліяніе на экономическое развитіе Поволжья и Заволжья, давъ естественный выходъ силамъ этихъ богатыхъ краевъ и поставивъ ихъ въ непосредственныя сношенія съ западной Европой, а также установивъ естественную связь ихъ съ Южной Россіей. Но еще болѣе очевидно громадное значеніе Царицынскаго пути для Чернаго моря, которое отнынѣ дѣлается моремъ не только южно-русскимъ, но и восточно-румынскимъ, и явится естественною дверью въ Европу не только для юга, но и для востока Европейской Россіи. Въ самомъ непродолжительномъ времени торговое значеніе Чернаго моря увеличится по крайней мѣрѣ вдвое; равно остававшійся доселѣ пустыннымъ, восточный берегъ Чернаго моря быстро расцвѣтетъ экономически. Въ частности, Новороссійску предстоитъ играть выдающуюся роль въ экономической жизни всей юго-восточной Россіи. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 23 апрѣля № 89).

Въ числѣ разрѣшенныхъ къ постройкѣ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій въ предѣлахъ Европейской Россіи особенно важное значеніе, по мнѣнію «Новаго Времени», принадлежитъ линіи, имѣющей связать прямымъ путемъ по кратчайшему направленію Царицынъ съ ст. Тихорѣцкою Владикавказской жел. дороги. Отъ этой послѣдней станціи начинается вѣтвь той же дороги къ Новороссійску и, такимъ образомъ, Царицынско-Тихорѣцкая дорога открываетъ Волжскимъ грузамъ прямой кратчайшій выходъ (отъ Царицына до Тихорѣцкой - 506 верстъ и Новороссійская вѣтвь—256 верстъ, а все протяженіе отъ Царицына до Новороссійска—762 версты) къ незамерзающему Черноморскому порту—Новороссійску.

Дорогу эту постановлено выстроить въ трехлѣтній срокъ. Слѣдовательно, въ самомъ близкомъ будущемъ для всего низовья Волги открывается сообщеніе съ міровыми рынками черезъ Черное море. До сего времени это сообщеніе имѣлось въ очень ограниченномъ видѣ—черезъ Волго-Донскую вѣтвь, которая передавала Волжскіе грузы на Донъ и открывала имъ выходъ къ Ростову, а оттуда черезъ Азовское море—къ Черному морю. Но сообщеніемъ этимъ можно было пользоваться лишь во время навигаціи, такъ какъ не только Донъ, но и Азовское море на нѣсколько мѣсяцевъ замерзаютъ. Прямое безперегрузочное сообщеніе черезъ Царицынъ—Новороссійскъ представляетъ всѣ условія для широкаго развитія торговаго движенія. Молодой Новороссійскій портъ развивается съ чисто-американскою быстротою и по американскій ладъ. Морскіе корабли нагружаются у седьмой пристани, для чего въ портѣ устроены всѣ приспособленія по послѣднему слову техники. Къ услугамъ торговли здѣсь благоустроенные склады, элеваторы, организованная рабочая сила, благодаря чему въ три—четыре года своего дѣйствія Новороссійскій портъ опередилъ по объему торговаго движенія многіе старые порты Азовскаго и Балтійскаго морей.

Всѣ имѣющіяся данныя позволяютъ ожидать блестящей будущности для новаго Волго-Черноморскаго сообщенія.

Не только Волжскія, но и сосѣднія губерніи черноземной полосы, связанныя съ Волгой желѣзными дорогами, идущими отъ Волжскихъ пристаней (Царицына, Камышина, Саратова, Самары) на западъ и сѣверо-западъ, а частью и лежащія по линіи Воронежско-Ростовской желѣзной дороги, получаютъ кратчайшій выходъ къ открытому въ теченіе цѣлаго года морю.

До сего времени для указанной громадной и богатѣйшей русской области имѣлся торный выходъ только къ Балтійскому морю, къ которому и направлялись Волжскіе грузы, какъ по упомянутымъ желѣзнымъ дорогамъ, идущимъ отъ Волжскихъ пристаней на западъ и сѣверо-западъ, такъ и по самой Волгѣ—водою по Маріинской системѣ, или смѣшаннымъ путемъ—водою до Рыбинска и отъ Рыбинска по рельсовымъ путямъ къ Петербургу и Ревелю. Достаточно однако взглянуть на карту Россіи, чтобы видѣть, какія громадныя разстоянія должны проходить Волжскіе грузы, прежде чѣмъ они достигаютъ Балтійскаго моря. Кратчайшія желѣзнодорожныя разстоянія около 1,500 верстъ, а на такихъ разстояніяхъ и дешевые тарифы опредѣляютъ очень дорогую плату за весь путь.

Полагаютъ, что новымъ путемъ можетъ идти за-границу также и Сибирскій хлѣбъ. Если часть Сибирскихъ грузовъ направится на сѣверъ—къ Архангельску, а другая на югъ—къ Новороссійску, то

громадная экономическая роль Сибирской дороги скажется по преимуществу въ жизни коренныхъ русскихъ губерній, именно—какъ могучій питательный аппаратъ, черезъ который въ эти губерніи будетъ вливаться новый богатый матеріалъ для питанія торговопромышленной дѣятельности и предпріимчивости населенія. Въ то же время Сибирскій хлѣбъ, котораго такъ боятся хозяева средней земледѣльческой полосы, пойдетъ на другіе рынки, не становясь конкурентомъ произведеній этой полосы.

Въ общемъ же обрисовываются для русской промышленной дѣятельности увлекательныя перспективы, которыми никогда не баловалъ насъ сѣверо-западъ, владѣя главнымъ морскимъ сообщеніемъ Россіи съ Европой. Не даромъ къ Черному морю такъ страстно рвался русскій народъ съ первыхъ дней своей исторіи, считая и называя это море—своимъ, русскимъ. «Оно будетъ,—говоритъ «Нов. Вр.»,—оно должно стать русскимъ и при томъ вполнѣ съ ключами отъ входа и выхода, иначе мы всегда обречены жить подъ страхомъ быть запертыми на своихъ главныхъ путяхъ сообщенія съ міромъ. Сама сила вещей, даже помимо нашей воли, ставитъ эту задачу съ чисто роковою неотразимостью». («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 18 мая № 106).

XCVII.

Къ вопросу о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Астраханской губерніи.

(Свѣдѣнія о геологическихъ условіяхъ мѣстностей по правому и по лѣвому берегамъ р. Волги).

При изысканіяхъ новыхъ желѣзнодорожныхъ путей нерѣдко совершенно игнорируется значеніе геологическихъ фактовъ, послѣдствіемъ чего является неизбѣжность измѣненій въ исправленіи линіи, при чемъ первоначальныя ошибки обнаруживаются послѣ огромныхъ затратъ по ремонту, закрѣпленію откосовъ, выемокъ, отводу или скопу подземныхъ водъ и поверхностныхъ ключей, работъ, часто безплодныхъ, по охранѣ пути отъ проваловъ, сколышенія полотна по водосодержащимъ трещинамъ и проч. и проч. Многочисленные примѣры печальныхъ послѣдствій незнакомства изыскателей съ геологическими и физико-географическими данными, повидимому, не послужили въ пользу предпринимателей и производителей работъ по сооруженію новыхъ линій, хотя въ этомъ отношеніи имѣются указанія въ геологической и

горно-технической литературѣ, какъ, напр., *Ѳ. Н. Чернышева* относительно Самаро-Уфимской линіи, *Д. Л. Иванова* по Уссурійской, его же по Владикавказской, *И. В. Мушкетова* и друг. по дорогѣ Закаспійской и т. д.

Изъ газетныхъ сообщеній извѣстно, что изысканія по линіи отъ Камышина (слоб. Николаевской) на Красный-Яръ и Астрахань уже произведены и нынѣ хлопочатъ объ утвержденіи этой линіи.

Считаю долгомъ своевременно указать на тѣ геологическія условія, существованіе которыхъ несомнѣнно осталось неизвѣстнымъ для изыскателей и составителей проекта, если только предполагаемое направленіе новаго пути, показанное на картѣ г.г. *С. Никитина* и *В. Пашкевича*, приложенной къ статьѣ ихъ «Гипсометрія страны между Волгой и Ураломъ» *), соотвѣтствуетъ проектируемому направленію.

Дорога идетъ, какъ видно на этой картѣ, черезъ Элтонскую пристань, примыкаетъ къ восточному берегу озера Баскунчакъ, затѣмъ, огибая съ юга гору Большая Богдо, направляется черезъ станицу Удачную, Селитряное, на Красный-Яръ и Астрахань. Тутъ же показанъ варіантъ отъ Элтона на д. Быкову, вмѣсто Камышина. Геологическія наблюденія послѣднихъ лѣтъ показываютъ, что на значительномъ пространствѣ, пересѣкаемомъ будущей дорогой, въ строеніи земной коры принимаютъ участіе различной древности горныя осадочныя породы и что складчатость (дислокація) представляется довольно сложной. Вмѣстѣ съ симъ на протяженіи не менѣе 75-ти верстъ вся группа древнихъ образованій сильно приподнята и обнаруживаетъ антиклинальный кряжъ (сѣдловина), по срединной линіи котораго выступаютъ гипсоносныя и соленосныя породы, лежащія на пермскомъ известнякѣ и покрывающіяся въ крыльяхъ складки тріасовыми и юрскими отложеніями.

Въ сторонѣ отъ предполагаемой линіи, а именно близъ озера и горы Бисчахо, въ недавнее время такая же складка открыта проф. *И. В. Мушкетовымъ*, а мѣсторожденіе каменной соли въ Чапчачи принадлежитъ той же складкѣ, а именно сѣверо-восточному крылу ея.

Дальнѣйшія изслѣдованія, вѣроятно, откроютъ и другія залежи гипсоносныхъ породъ. Всѣ древнія породы покрыты на большой площади Каспійскими песками и глинами, волнообразно изогнутыми, согласно изогнутости поверхностной площади древнихъ осадковъ.

Среди Каспійскихъ отложеній встрѣчаются такъ называемые плывуны, борьба съ которыми представляетъ, какъ извѣстно, нѣкоторыя трудности. Гипсоносныя породы обнаруживаются не только обнаженіями, но и провалами воронкообразной формы и содержатъ (вслѣд-

*) Томъ XXX «Извѣстій Императорскаго Русскаго Географическаго Общества».

ствіе растворенія и размыва) многочисленныя пещеры, съ теченіемъ времени образующія новые провалы; причемъ, если разрушающіеся сводообразные потолки такихъ пустотъ находятся сравнительно близко отъ поверхности и пустоты имѣютъ большіе размѣры, то для всякаго сооруженія на поверхности земли представляется огромная опасность разрушенія, или же требуются особые значительные расходы для устойчивости сооруженія и детальнаго изслѣдованія подпочвенныхъ породъ на всемъ протяженіи желѣзной дороги.

Вышесказанное показываетъ, что торопливость при составленіи проекта и недостатокъ геологическихъ знаній могутъ причинить неисчислимый ущербъ для акціонеровъ дороги послѣ ея постройки и отразиться крупными несчастіями, предупредить которыя возможно только послѣ детальныхъ геологическихъ развѣдокъ.

Въ газеты-же проникъ слухъ, будто другіе изыскатели, въ виду отсутствія прѣсной подземной воды въ калмыцкой степи, предполагаютъ вести дорогу отъ Царицына до Астрахани ближе къ берегу Волги.

Здѣсь также слѣдуетъ сказать, что калмыцкая степь, по изслѣдованіямъ *И. В. Мушкетова*, не только не безводна, но въ нѣкоторыхъ пунктахъ можетъ дать артезіанскую воду, т. е. самоистекающую съ большимъ или меньшимъ напоромъ. Что же касается праваго берега Волги, то, будучи сложенъ главнѣйше изъ Каспійскихъ отложеній, онъ, какъ и овраги и балки, прорѣзывающіе его, постоянно разрушается, даетъ сползни, осыпи и составитъ для дороги, прилегающей къ Волгѣ, не мало препятствій какъ для сооруженія, такъ и для эксплоатаціи ея.

Спѣшность при проектированіи такихъ солидныхъ предпріятій, каковы желѣзнодорожныя, едва-ли доказываетъ практичность изыскателей, а тѣмъ менѣе предпринимателей. («Астрах. Вѣстникъ» 1895 г. 25 мая № 1778).

Ѳ. Брусницынъ.

XCVIII.

Слухи объ отдачѣ предпочтенія проекту Ряз.-Уральскаго об-ва о проведеніи Астрах. жел. дороги по лѣвобережному направленію.

Вопросъ о желѣзной дорогѣ на Астрахань, какъ мы слышали, получаетъ благопріятное для лѣвобережнаго направленія рѣшеніе, т. е. черезъ Красный Яръ. *Весьма компетентныя* лица высказываются

за проектъ Рязано-Уральцевъ. Но вмѣстѣ съ тѣмъ является почти несомнѣннымъ, что ранѣе 1897 г. къ сооруженію пути на Астрахань не приступятъ, въ виду того, что желѣзнодорожныхъ текущихъ работъ чрезвычайно много. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 11 іюня № 125).

Рязанско-Уральское об-во, повидимому, вполнѣ надѣется на полученіе концессіи на устройство желѣзной дороги отъ Астрахани до слоб. Николаевской, такъ какъ строительная контора об-ва давно уже озаботилась заказомъ главнаго строительнаго матеріала для постройки пути: для зданій и приготовленія шпалъ, какъ слышалъ «Сарат. Лист.», конторой закупается въ верховьяхъ Волги лѣсъ, который и будетъ доставленъ сплавомъ къ самому мѣсту постройки будущей дороги. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 12 іюля № 150).

Вопросъ о направленіи желѣзной дороги отъ Астрахани, какъ слѣдуетъ заключить по многимъ даннымъ, склоняется къ разрѣшенію въ сторону лѣвобережнаго направленія, за которое высказались и мы. Интересно отношеніе «Рязано-Уральцевъ» къ нашему городу. На дняхъ здѣсь было правленіе этого об-ва съ предсѣдателемъ своимъ во главѣ. Кажется, это былъ удобный случай познакомить городское управленіе со своими планами, близко касающимися интересовъ городскаго населенія. Правленіе Ряз.-Урал. об-ва до этого, однако, не снизошло, и управа въ своихъ стѣнахъ никого изъ представителей об-ва не видѣла. По слухамъ, одинъ изъ членовъ управы имѣлъ частныя бесѣды съ Рязано-Уральцами и получилъ отъ нихъ кое-какія свѣдѣнія; согласно этимъ свѣдѣніямъ, правленіе об-ва... обѣщало свою поддержку ходатайствамъ города, какія будутъ касаться Ряз.-Уральской дороги... («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 25 іюля № 160).

XCIX.

Саратовскіе „страхи“ передъ Камышинско-Астраханскимъ направленіемъ желѣзной дороги.

Возможность соединенія Астрахани жел. дорогою съ Камышиномъ, а не съ Царицыномъ, сильно волнуетъ Саратовцевъ. Мѣстныя газеты даже пугаютъ своихъ читателей будущностью Саратова. «Сар. Лис-

токъ» пытается, не совсѣмъ то удачно, иронизировать надъ значеніемъ Камышинско-Астраханской жел. дороги.

«Въ случаѣ разрѣшенія Рязанско-Уральскому об-ву постройки линіи отъ Астрахани вверхъ, она, эта проектируемая линія, будетъ доведена только до Николаевской слободы, что напровивъ Камышина, говоритъ «Сар. Листокъ», и черезъ Волгу тамъ будетъ устроена переправа...

«Не правы-ли были мы, пугаясь будущаго значенія Камышина, и не уясняется ли теперь постройка этой, на первый взглядъ, излишней линіи?! Неужели Камышинская длинная и самостоятельная, дорогая линія строилась только для перевозки арбузовъ, муки г. Борея и хлѣбныхъ запасовъ слоб. Елани?

«Думаемъ, что нѣтъ, а выясняющіяся обстоятельства текущаго времени указываютъ, ради кого и чего выстроена Камышинская дорога. Помимо этого, весь захваченный Камышинской линіей районъ оторванъ отъ Саратова въ смыслѣ торговомъ, и Камышинъ плюсъ большія слободы и городъ Балашевъ—все это будетъ тяготѣть къ Москвѣ, а не къ своему губернскому городу. То же случится съ Вольскомъ, Петровскомъ и Сердобскомъ, и Саратову за его громадныя (?) жертвы (?) дали Уральскъ, изъ котораго мы до сихъ поръ не видимъ ни торговцевъ, ни путешественниковъ, ни грузовъ, ни товаровъ: развѣ оттуда изъ этихъ мало населенныхъ, сожженныхъ засухой, степей будутъ возить сусликовыя шкурки?»

Какъ понимать это? Въ томъ ли смыслѣ, что Астраханская желѣзная дорога должна служить интересамъ г. Саратова, или въ томъ, что Рязанско-Уральское об-во обѣщало г. Саратову привести въ кабалу весь заволжскій южный районъ? Намъ думается, что на вопросъ о направленіи желѣзной дороги есть одна только правильная точка зрѣнія:—точка зрѣнія интересовъ того края, для котораго дорога проводится. Выгоднѣе для края дорога на Камышинъ,—значитъ, ей и слѣдуетъ идти на Камышинъ.

Вообще нельзя не высказать удивленія и сожалѣнія по поводу воцарившагося въ провинціальной печати обыкновенія обсуждать экономическіе вопросы въ умышленно-узкихъ рамкахъ съ добросовѣстнымъ умалчиваніемъ о чужихъ правахъ и интересахъ. Печать должна расширять и очищать взгляды читателей на эти вопросы, а не съуживать, заставляя ихъ вращаться въ какомъ то заколдованномъ кругу. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 10 августа № 174).

С.

Новая пристань Рязанско-Уральскаго об-ва въ Камышинѣ.

Работы по устройству въ Камышинѣ пристани Рязанско-Уральскаго об-ва окончены, благодаря чему пароходы теперь получили возможность удобно приставать къ желѣзнодорожному дебаркадеру, и перегрузка изъ нихъ въ вагоны грузовъ, слѣдующихъ съ Волги на желѣзнодорожную сѣть, а также изъ вагоновъ въ пароходы, совершается вполнѣ безпрепятственно и удобно. Фарватеръ огражденъ тремя бакенами; ходъ хорошій, при глубинѣ 17 четвертей. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 22 сентября № 207).

CI.

Будущій грандіозный портъ въ Сарептѣ Царицынско-Тихорѣцкой жел. дороги.

По газетнымъ извѣстіямъ и слухамъ, упорно циркулирующимъ въ Царицынѣ,—по увѣренію мѣстной газетки,—инженеры-строители Царицынско-Тихорѣцкой линіи проектируютъ сооруженіе грандіознаго порта на Волгѣ, именно въ «колоніи *) Сарептѣ». «В.-Д. Листокъ» говоритъ о значеніи порта такой дороги, какъ Царицынско-Тихорѣцкая, которая проводится съ цѣлью соединенія величайшей въ Европѣ рѣки Волги съ портами Чернаго моря. Эта цѣль сама по себѣ уже придаетъ пути громадное значеніе. Портъ же, откуда будутъ двигаться грузы съ Волги въ Черное море, явится современемъ важнымъ торговымъ центромъ, которому равнаго не будетъ на Волгѣ. Въ этомъ портѣ должны быть такія сооруженія, которыхъ еще Волга не видѣла: въ портѣ Царицынско-Тихорѣцкой жел. дороги предполагается громадное скопленіе разнаго рода судовъ, баржъ, бѣлянъ, пароходовъ; всѣ они должны найти удобную и спокойную во время зимы стоянку, а во время ледохода прочную защиту. Затѣмъ, портъ долженъ быть сильно углубленъ, такъ какъ всѣ суда и пароходы не должны быть стѣснены мѣрою погрузки. Изъ этого ясно, какія грандіозныя порто-

*) «В.-Д. Листокъ», издающійся въ уѣздномъ городѣ, къ району котораго принадлежитъ Сарепта, не знаетъ, что Сарепта есть село, а не «колонія»...

Прим. ред. «А. С. Д.»

выя сооруженія ожидаютъ то мѣсто, которое избрали себѣ Владикавказскіе инженеры. Далѣе: «до сихъ поръ перевалочнымъ пунктомъ для грузовъ, идущихъ съ Волги на Донъ и дальше, былъ Царицынъ: лѣсъ, хлѣбъ, рыба, желѣзо, нефтяные продукты шли черезъ нашъ городъ въ Калачъ, а оттуда по Дону до Ростова и въ послѣднемъ распредѣлялись по назначенію. Съ устройствомъ же новаго порта, напр., въ Сарептѣ, всѣ грузы направятся въ послѣднюю, такъ какъ для зерновыхъ грузовъ въ Сарептѣ предполагается сооруженіе амбаровъ, элеваторовъ, для лѣса отводится громадная площадь съ такимъ разсчетомъ, чтобы всѣ лѣсные товары были сложены по сортамъ, а не въ кучу; говорятъ, что проектированы самотаски; нѣтъ сомнѣнія, что всѣ лѣсопильные заводы перенесутся изъ Царицына въ Сарепту, такъ какъ въ нашемъ городѣ имъ нечего будетъ дѣлать. Рыбные грузы, какъ вобла, сельдь, малосолы, предназначенные къ отправкѣ въ Ростовъ, не будутъ достигать до Царицына, а грузиться прямо съ пароходовъ и баржъ въ вагоны Тихорѣцкой жел. дороги. Въ нашемъ же городѣ будетъ разгружаться только тотъ лѣсъ, который будетъ нуженъ для потребностей Грязе-Царицынской жел. дороги и мѣстностей, лежащихъ по этой линіи; точно также изъ Астрахани будетъ привозиться въ Царицынъ только та рыба, которая будетъ направляться въ Московскій районъ и юго-западный край. Словомъ, отъ Царицына отойдетъ грузовъ добрыхъ $^2/_3$. Какъ такое уменьшеніе грузовъ отразится на мѣстной торговлѣ, доходности домовъ, цѣнности недвижимости,—врядъ ли нужно доказывать. Само собою разумѣется, что очень многіе товарные склады и вмѣстѣ съ ними конторы закроются въ Царицынѣ и перенесутся въ Сарепту, гдѣ жизнь станетъ бить ключемъ, а Царицынъ мало-по малу превратится въ Дубовку» ...

Мы охотно допускаемъ, что страхи Царицынской газетки преувеличены для пущаго уязвленія Царицынцевъ, но съ своей стороны считаемъ совершенно недостаточно мотивированнымъ пренебреженіе г. Царицыномъ, какъ портомъ для Тихорѣцкой дороги. Къ чему создавать новый портъ, когда въ 40 верстахъ отъ этого новаго есть старый, хорошо обставленный всѣмъ необходимымъ? Полезна ли будетъ для государства затрата силъ и средствъ на новыя портовыя сооруженія? Вѣдь все это ляжетъ лишнимъ бременемъ на оборотномъ капиталѣ... («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 23 сентября № 208).

CII.

О значеніи для Астраханскаго края Царицынско-Тихорѣцкой желѣзной дороги.

Работы по постройкѣ вѣтви желѣзной дороги изъ Царицына къ станціи Тихорѣцкой, Владикавказской дороги, уже начались отъ Тихорѣцкой станціи. Въ сѣверной части ея въ настоящее время уже произведены изысканія и опредѣлено направленіе. Теперь приступаютъ къ отчужденію земли подъ дорогу, большая часть которой пройдетъ по области Войска Донскаго, но небольшой участокъ линіи, при самомъ почти началѣ ея—отъ Царицына, захватитъ часть земель и въ Астраханской губерніи, именно—будутъ отчуждены земли сельскихъ обществъ Аксайской волости, Черноярскаго уѣзда. Хотя вновь строющаяся дорога и захватитъ только очень незначительную часть территоріи нашей губерніи, но она будетъ имѣть довольно важное значеніе для края. Она пройдетъ въ небольшомъ разстояніи отъ Царицынско-Ставропольскаго тракта, проходящаго черезъ сѣверо-западную часть нашей губерніи. Въ этой части находится очень много селъ, и селъ весьма богатыхъ, ведущихъ значительные торговые обороты. Большое ли вліяніе на экономическую жизнь этихъ селеній будетъ имѣть дорога,—въ настоящее время, разумѣется, нельзя сказать, хотя конечно, будетъ для нихъ полезна. Проходя недалеко отъ Ставропольскаго тракта, она, правда, можетъ до нѣкоторой степени уменьшить торговое движеніе по этому тракту, что, разумѣется, отразится въ извѣстной мѣрѣ на торговыхъ оборотахъ лицъ, занимающихся торговлею въ этихъ селахъ, а также неизбѣжно поведетъ къ уменьшенію чумацкаго промысла, который составляетъ одинъ изъ важныхъ промысловъ и имѣетъ большое значеніе въ экономической жизни населенія. Но съ другой стороны выгоды большей близости отъ желѣзнодорожнаго пути, по которому будутъ везти грузы и на Кавказъ, и къ Черноморскому прибрежью, и по Царицынской дорогѣ внутрь Россіи, даетъ возможность болѣе выгоднаго сбыта мѣстныхъ продуктовъ, въ особенности хлѣба, а частію и скота. А усиленіе сбыта и поднятіе цѣнъ на продукты должны вызвать болѣе сильное развитіе земледѣлія и вообще сельскаго хозяйства, а частію и скотоводства. Надо предполагать, что въ будущемъ сбытъ продуктовъ земледѣлія и скотоводства получитъ болѣе интенсивное развитіе и будетъ вестись болѣе раціональнымъ способомъ. А тамошняя мѣстность представляетъ для этого многія благопріятныя условія Кромѣ этой, довольно густо населенной осѣд-

лымъ населеніемъ части губерніи, Царицынско-Тихорѣцкая дорога можетъ имѣть весьма важное значеніе и для всей нашей губерніи, въ особенности же для правобережной ея части калмыцкой степи. Проведеніе этой дороги должно вызвать къ жизни и развить довольно сильное движеніе черезъ степь отъ береговъ Волги изъ Чернаго-Яра, Енотаевска и друг. мѣстъ, а это, разумѣется, должно благопріятно отозваться на развитіе промысловъ въ степи. Кромѣ продуктовъ изъ степи и полосы по берегу Волги, по новому пути можетъ современемъ направляться и часть рыбныхъ товаровъ, отправляющихся въ Турцію и Балканскія земли, такъ какъ провозъ по Черному морю будетъ обходиться дешевле. Вообще, дорога эта можетъ оказать довольно большое вліяніе на торговлю и промышленность въ нашей губерніи, и должна отразиться и вообще на экономическомъ развитіи края.

Н. П.

Прим. ред. „А. С. Л.“. — Мы слышали, что Юго-Восточное об-во намѣрено Волго-Донскую желѣзную дорогу уступить Владикавказской и будто бы этой послѣдней есть разсчетъ Тихорѣцкую желѣзную дорогу соединить съ конечнымъ пунктомъ Волго-Донской жел. дороги—Калачемъ, *причемъ* предполагается имѣть въ Царицынѣ одинъ *общій* пассажирскій вокзалъ—на ст. «Царицынъ». («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 1 октября № 214).

CIII.

О необходимости соединенія Астрахани рельсовымъ путемъ съ остальною Россіею и сводъ мнѣній о преимуществахъ правобережнаго и лѣвобережнаго направленій Астраханской жел. дороги.

«Новости» пишутъ: «Какъ мы слышали, въ самомъ непродолжительномъ времени будетъ окончательно разсмотрѣнъ въ высшихъ правительственныхъ учрежденіяхъ вопросъ о выборѣ направленія для новой желѣзной дороги на югѣ Россіи, которая должна соединить съ общей рельсовой сѣтью городъ Астрахань, остававшійся, не смотря на огромную его важность для нашей Волжско-Каспійской торговли, не включеннымъ въ общую сѣть. Когда Волга замерзаетъ, Астраханскіе грузы или лежатъ въ складахъ, дожидаясь открытія слѣдующей навигаціи, или же, въ незначительной, впрочемъ, части, перевозятся отъ Астрахани до Царицына гужомъ по почтовому тракту. Конечно,

такимъ способомъ доставки могутъ пользоваться лишь дорогіе, цѣнные грузы, легко выносящіе дороговизну гужевой перевозки, большая же часть грузовъ, прибывшихъ послѣ замерзанія р. Волги, должна непроизводительно лежать въ Астраханскихъ складахъ до новой навигаціи.

«Необходимо принять во вниманіе, что Астрахань является весьма важнымъ транзитнымъ пунктомъ, черезъ который мы получаемъ изъ нашихъ средне-азіатскихъ владѣній и Персіи ежегодно свыше 2 милл. пуд. хлопка, до $1^1/_2$ милл. пуд. риса, около 1 милл. пуд. мѣховъ, изюма и другихъ сушеныхъ плодовъ, шерсть, кожи, ковры и проч.; въ обратномъ же направленіи черезъ Астрахань проходитъ для Азіи изъ Россіи масса мануфактуры, сахара, желѣза и издѣлій изъ него и проч. При такихъ условіяхъ необходимость соединенія съ центральной Россіей желѣзной дорогой вполнѣ очевидна Но Астрахань имѣетъ едва-ли не большее значеніе, какъ центръ главнѣйшихъ и крупнѣйшихъ у насъ рыбныхъ промысловъ, снабжающихъ чуть-ли не всю Россію дешевой рыбой. По самымъ скромнымъ разсчетамъ, Астраханскіе рыбные промыслы даютъ ежегодно около $23^1/_2$ милліоновъ пудовъ сельди и другой всякой рыбы. Небольшая часть ея перевозится на мѣста потребленія въ свѣжемъ видѣ по Волгѣ въ особыхъ садкахъ или зимою въ замороженномъ видѣ до Царицына гужомъ, а затѣмъ по желѣзнымъ дорогамъ. Большая же часть рыбы, вылавливаемой на Астраханскихъ промыслахъ, заготавливается въ прокъ и перевозится на рынки сбыта, главнымъ образомъ, по Волгѣ, въ соленомъ, сушеномъ, копченомъ и вяленомъ видѣ. Болѣе дорогіе сорта, такъ называемая красная рыба, икра, балыки, вязига обыкновенно доходятъ по Волгѣ до Нижняго и оттуда уже расходятся по всей Россіи; для сельди же, судака, воблы, леща и друг. сортовъ частиковой рыбы, болѣе дешевымъ, главнымъ рынкомъ является Царицынъ, куда рыба изъ Астрахани доставляется въ баркахъ. За неимѣніемъ постояннаго пути сообщенія масса рыбы, наиболѣе дешевые сорта, пропадаетъ въ Астрахани совершенно даромъ, да и та, которая перевозится зимою гужомъ въ замороженномъ видѣ, также много теряетъ въ цѣнности сравнительно съ быстротой и удобной доставкой рыбы въ свѣжемъ видѣ по желѣзной дорогѣ. Можно только удивляться тому, какъ до сихъ поръ Астрахань обходилась однимъ воднымъ путемъ, хотя и превосходнымъ, но обреченнымъ на бездѣйствіе въ теченіе цѣлаго полугода.

«Кромѣ значительнаго количества рыбныхъ грузовъ, а также товаровъ персидской и средне-азіатской нашей торговли (хлопокъ, рисъ, сахаръ, мануфактуры и проч.), желѣзная дорога, соединяющая Астрахань съ общей рельсовой сѣтью, можетъ разсчитывать на часть

нефтяныхъ грузовъ, которые идутъ на судахъ по Каспійскому морю и Волгѣ изъ Бакинскаго района,—керосина и нефтяныхъ остатковъ, а въ обратномъ направленіи должны пойти мука и различный хлѣбный товаръ какъ для населенія г. Астрахани и рыбопромышленниковъ, такъ и для средне-азіатскихъ нашихъ владѣній, а затѣмъ дерево и лѣсные строительные матеріалы для мѣстныхъ потребностей и сѣвернаго Кавказа.

«Особенное значеніе должна имѣть проектируемая желѣзная дорога и для развитія вывоза нашихъ хлѣбовъ въ Среднюю Азію. За послѣдніе годы, когда у насъ повсюду такія низкія цѣны на хлѣбъ, въ средне-азіатскихъ владѣніяхъ, наоборотъ, дороговизна продовольственныхъ хлѣбовъ заставляетъ бросать воздѣлываніе хлопка, кунжута, винограда и переходить на посѣвы пшеницы; такимъ образомъ, нашъ хлѣбъ можетъ разсчитывать на весьма выгодный сбытъ въ средне-азіатскихъ владѣніяхъ, гдѣ при пониженіи цѣнъ на продовольственные хлѣба населеніе тотчасъ же перейдетъ на культуру болѣе выгодныхъ технически-промышленныхъ растеній.

«Наконецъ, проектируемое соединеніе Астрахани желѣзной дорогой съ общей желѣзнодорожной сѣтью имѣетъ важное значеніе въ отношеніи удобствъ пассажирскаго передвиженія.

«Такимъ образомъ, соединеніе Астрахани желѣзной дорогой съ общей нашей сѣтью представляется дѣломъ государственной важности, а вмѣстѣ съ тѣмъ и доходнымъ предпріятіемъ. Затрудненіе возникаетъ, какъ мы слышали, только въ отношеніи выбора направленія для Астраханской соединительной линіи. Дѣло въ томъ, что въ настоящее время приволжская часть нашей рельсовой сѣти настолько развилась, что есть возможность соединить съ ней городъ Астрахань по двумъ совершенно различнымъ направленіямъ. Ближайшимъ пунктомъ соединенія и въ техническомъ отношеніи самымъ простымъ и дешевымъ является линія отъ Царицына по правому гористому и незаливаемому весеннимъ разливомъ берегу Волги до устья противъ города Астрахани. Къ самому городу, находящемуся на островѣ, образуемомъ рукавомъ Болдой, дорога не будетъ подходить и въ этомъ, конечно, для города много неудобствъ. Впрочемъ, для рыбныхъ промысловъ все равно, гдѣ будетъ находиться въ Астрахани желѣзнодорожный вокзалъ, такъ какъ промысла разсѣяны по всей дельтѣ Волги, и рыбные склады могутъ всегда безъ труда перемѣститься къ желѣзнодорожной станціи. Линія по правому берегу, являясь кратчайшимъ путемъ соединія Астраханскаго порта съ общей сѣтью, болѣе всякой другой отвѣчаетъ цѣлямъ развитія Астраханской транзитной торговли съ Азіей, а также и интересамъ рыбопромышленниковъ, сбывающихъ свой товаръ главнымъ образомъ на юго-западъ (главный рынокъ—Кіевъ)

Россіи, въ Румынію, Турцію. Кромѣ того, проходя близъ Баскунчакскаго озера, новая дорога можетъ быть соединена съ Баскунчакской желѣзной дорогой постояннымъ паровымъ перевозомъ и такимъ образомъ доставлять лучшую на Волгѣ баскунчакскую соль на Астраханскіе рыбные промысла. Это обстоятельство весьма важно въ виду того, что мѣстная Астраханская соль не особенно пригодна для посола рыбы. Но, вмѣстѣ съ тѣмъ, правобережная линія проходитъ по совершенно пустынной мѣстности съ солончаковой почвой и поселками лишь по почтовому тракту и близъ нѣсколькихъ рыбныхъ промысловъ.

«Второе направленіе идетъ по лѣвому берегу Волги—отъ самого города Астрахани, черезъ рядъ рукавовъ волжской дельты, на уѣздный городъ Красный-Яръ (весьма важный пунктъ для Астраханскихъ рыбныхъ промысловъ), затѣмъ черезъ Баскунчакское и Элтонское соляныя озера, вблизи центра киргизской орды- Ханской Ставки, до Николаевской слободы на лѣвомъ берегу Волги противъ Камышина, съ постоянной переправой поѣздовъ у Камышина на паровыхъ паромахъ. Это направленіе для транзитной торговли менѣе выгодно, такъ какъ заставитъ грузы, идущіе изъ Астрахани на западъ и юго-западъ Россіи, дѣлать лишнихъ 80—100 верстъ противъ направленія на Царицынъ. Но за то лѣвобережное направленіе имѣетъ и свои преимущества. Во-первыхъ, на этомъ направленіи линія доходитъ до самаго города Астрахани и лучше обслуживаетъ рыбные промыслы дельты Волги. Кромѣ того, линія здѣсь проходитъ вблизи богатѣйшихъ соляныхъ озеръ: Элтонскаго и Баскунчакскаго, такъ что легче можетъ снабжать Астраханскіе рыбные промыслы доброкачественной солью. При существованіи желѣзной дороги на Элтонъ, здѣсь легко можетъ возникнуть химическая промышленность, такъ какъ богатая разными солями рапа озера представляетъ для этой промышленности великолѣпный сырой матеріалъ. Главное же преимущество лѣвобережнаго направленія противъ правобережнаго—кратчайшаго, это—то, что первое проходитъ по болѣе населенной мѣстности, плодороднѣйшему Царевскому уѣзду, и затѣмъ пересѣкаетъ киргизскую орду, гдѣ уже и безъ желѣзной дороги за послѣднее время начинается переходъ киргизовъ отъ кочевой жизни къ осѣдлой земледѣльческой, такъ что желѣзная дорога должна оказать этому переходу сильную помощь и содѣйствіе.

«Правобережное направленіе соединяетъ городъ Астрахань съ Царицынымъ, т. е. присоединяетъ Астрахань къ сѣти об-ва Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, которое и проектируетъ, именно, это направленіе; отъ Астрахани до Камышина—присоединяетъ Астрахань къ сѣти об-ва Рязанско-Уральской желѣзной дороги, выдвигающаго и расчищающаго свое направленіе». («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 6 октября № 218).

CIV.

О пріѣздѣ инженеровъ Рязанско-Уральскаго об-ва въ Астрахань и о ихъ дѣятельности по желѣзнодорожнымъ изысканіямъ.

Недавно пріѣхали въ Астрахань два инженера Рязанско-Уральскаго об-ва съ цѣлью отправиться отсюда для изысканія пути въ ту часть губерніи, гдѣ предполагается проведеніе желѣзной дороги. Имъ, какъ водится, былъ выданъ открытый листъ. Въ Солодникахъ ихъ заподозрили въ чемъ-то и задержали-было. Конечно, недоразумѣніе скоро разъяснилось, и инженеры получили свободу. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 10 октября № 221).

На дняхъ Астраханскую городскую управу посѣтилъ одинъ изъ инженеровъ, командированныхъ Ряз.-Уральскимъ об-вомъ для детальнаго обслѣдованія мѣстности отъ Астрахани до Краснаго Яра, и знакомился съ планомъ города—въ части, имѣющей примкнуть къ Астраханской желѣзнодорожной станціи, предположенной, какъ извѣстно, къ устройству на Болдинской степи. («Астрах. Вѣстникъ» 1895 г. 21 октября № 1915).

Въ настоящее время инженеры Рязанско-Уральской желѣзной дороги находятся въ Красномъ Яру, гдѣ устроенъ складочный пунктъ разныхъ припасовъ и матеріаловъ для рабочихъ. Вчера изъ Астрахани на пароходѣ «Князь Черногорскій» отправлено нѣсколько кибитокъ для рабочихъ. Отправляются много и другихъ припасовъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 8 ноября № 245.—Сн. «Астрах. Вѣстникъ» 1895 г. 1 ноября № 1925).

Изысканія для лѣвобережнаго направленія Астраханской жел. дороги производятся очень энергично. На дняхъ прибылъ въ Астрахань главный инженеръ Ряз.-Уральской жел. дороги Константинъ Карловичъ Іокишъ. Подъ его управленіемъ работаютъ въ настоящее время до 100 человѣкъ. Однихъ только инженеровъ, техниковъ и землемѣровъ болѣе 20, затѣмъ партія десятниковъ до 30 чел., а остальные вольнонаемные рабочіе. Работы будутъ производиться всю зиму, а временная контора находится въ Астрахани, въ д. Усейновыхъ, по Знаменской

улицѣ. Инженеры и техники въ данное время распредѣлены на три группы. Первая группа производитъ изысканія отъ Баскунчакскаго озера на Астрахань; вторая, временно помѣстившаяся на р. Кривой Болдѣ на промыслѣ Ѳедорова, производитъ изысканіе отъ Астрахани на Сеитовку, Красноярскаго уѣзда; третья производитъ изысканія отъ Краснаго Яра на Астрахань и озеро Баскунчакъ. Главное вниманіе гг. инженеровъ обращено на луговую мѣстность и ерики, отдѣляющіе Астрахань отъ Краснаго Яра по одному направленію и с. Сеитовку по другому. Верхніе слои почвы узнаются щупомъ, а нижніе - буравами. На изслѣдованныхъ мѣстахъ ставятся желѣзныя вѣхи. На нѣкоторыхъ десятниковъ возложены обязанности производить ежедневныя наблюденія уровня воды на рр. Волгѣ, Болдѣ, Бузанѣ, Ахтубѣ и др. протокахъ. Наблюденія за колебаніемъ уровня воды будутъ производиться всю зиму и весну до окончательнаго спада весенняго половодья. Особенное же вниманіе обращено на изученіе и наблюденіе за сыпучими песками въ степи и песчаными отмелями на вышепоименованныхъ рѣкахъ и ерикахъ. Въ воскресенье, 12 ноября, старшій инженеръ г. Іокишъ предполагаетъ выѣхать во Владиміровку и на озеро Баскунчакъ. («Астрах. Вѣстникъ» 1895 г. 11 ноября № 1935).

CV.

Постановленіе Астрах. городской думы 18 октября 1895 г. о возобновленіи ходатайства о проведеніи Астрах. жел. дороги по лѣвому берегу Волги.

Въ виду предстоящаго въ ближайшемъ будущемъ разрѣшенія важнѣйшаго для г. Астрахани вопроса о соединеніи ея рельсовымъ путемъ съ существующей желѣзнодорожною сѣтью, Астраханская городская дума, въ засѣданіи 18 октября 1895 г., по предложенію управы, постановила: возобновить ходатайство о проведеніи проектируемой линіи по лѣвому берегу р. Волги съ конечною станціею въ Астрахани. («Астрах. Вѣстникъ» 1895 г. 20 октября № 1914. — Сн. «Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 21 октября № 231).

Мы слышали, что Астраханскимъ городскимъ головою уже представлено установленнымъ порядкомъ мотивированное ходатайство городскаго управленія о проведеніи желѣзной дороги по луговой сторонѣ отъ сл. Николаевской до Астрахани со станціею и складами въ самомъ

городѣ. По поводу этого ходатайства г. Начальникъ губерніи, какъ слышно, сдѣлалъ телеграфное представленіе въ виду предстоящаго скоро разсмотрѣнія дѣла высшимъ Правительствомъ. (‹Астрах. Справ. Листокъ› 1895 г. 29 октября № 237).

CVI.

Постановленіе Царицынскаго уѣзднаго земскаго собранія относительно ходатайства объ устройствѣ отъ магистральной линіи Астрах. жел. дороги вѣтви до с. Верхне-Ахтубинскаго, связаннаго съ Царицыномъ пароходнымъ сообщеніемъ.

Вопросъ о направленіи желѣзной дороги, повидимому, рѣшительно склоняется въ сторону проекта, за который высказались и мы, т. е. за лѣвобережное (или проектъ Рязано-Уральцевъ). Царицынцы уже не говорятъ о выгодахъ для Россіи правобережнаго направленія, а дѣлаютъ попытку направить желѣзнодорожные грузы изъ Астраханскаго края на Царицынъ, пользуясь тою же лѣвобережной линіей.

Въ Царицынской газетѣ читаемъ, что въ засѣданіи Царицынскаго очереднаго уѣзднаго земскаго собранія, 21 октября, гласный В. Ф. Лятошинскій сдѣлалъ докладъ относительно проектированной Астраханской жел. дороги. Изъ этого доклада усматривается, что изъ двухъ проектовъ соединенія гор. Астрахани рельсовымъ путемъ съ общею сѣтью Россійскихъ жел. дорогъ лѣвобережный проектъ об-ва Рязанско-Уральской жел. дороги—соединенія Астрахани съ слободою Николаевскою—пользуется большими преимуществами предъ проектомъ об-ва Юго-Восточныхъ дорогъ, соединяющимъ Астрахань съ Царицыномъ. По увѣренію г. Лятошинскаго, основанному на газетныхъ сообщеніяхъ и частныхъ извѣстіяхъ, проектъ Рязанско-Уральскаго об-ва въ весьма непродолжительномъ времени будетъ окончательно утвержденъ Правительствомъ, и Астраханская линія пройдетъ по лѣвому берегу р. Волги, мимо Царицына—на разстояніи 80—100 верстъ, направляясь изъ Астрахани на Баскунчакъ, Элтонъ и слободу Николаевскую. Усматривая всѣ невыгоды такого направленія Астраханской дороги для Царицына и желая направить, хотя отчасти, движеніе по проектированной желѣзной дорогѣ на послѣдній, гласный Лятошинскій предложилъ собранію возбудить чрезъ губернское земство въ установленномъ порядкѣ ходатайство объ устройствѣ отъ магистральной

линіи Астраханской дороги вѣтви до сел. Верхне-Ахтубинскаго, отстоящаго отъ Царицына въ разстояніи 30 верстъ и связаннаго съ нимъ пароходнымъ сообщеніемъ. Предложеніе гл. Лятошинскаго принято единогласно, безъ всякихъ возраженій, и собраніе постановило возбудить предложенное ходатайство.

Докладъ почтеннаго гласнаго и постановленіе собранія, несомнѣнно, соотвѣтствуютъ «мѣстнымъ пользамъ и нуждамъ», попеченіе о которыхъ лежитъ на земствѣ, но они отличаются обывательскою наивностью. «Предполагается, замѣчаетъ «В.-Д. Л.», что об-во Рязанско-Уральской дороги, сооружая Астраханскую линію, стремится главнымъ образомъ отнять у города Царицына Астраханскіе грузы и направить ихъ на сѣть своихъ дорогъ; постройка же вѣтви къ Царицыну разстроитъ всѣ эти соображенія и превратитъ Астрахано-Николаевскую желѣзную дорогу въ дорогу Астрахано-Царицынскую, что противорѣчило бы разсчетамъ Рязанско-Уральскаго об-ва». («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 28 октября № 236.—Сн. «Астрах. Вѣстникъ» 1895 г. 28 октября № 1921).

CVII.

Слухъ объ отдачѣ постройки Астрах. жел. дороги по правому берегу Волги об-ву Юго-Восточныхъ жел. дорогъ.

Вопреки распространяемымъ слухамъ о предпочтеніи будто-бы проекта Рязанско-Уральскаго об-ва относительно сооруженія Астраханской желѣзной дороги по лѣвобережному направленію р. Волги «В.-Донск. Листокъ» передаетъ за достовѣрное, что постройка этой дороги будетъ *отдана* об-ву Юго-Восточныхъ дорогъ, и, слѣдовательно, линія пойдетъ по правому берегу Волги на Царицынъ. Называютъ даже по именамъ и лицъ, которыя уже назначены на Астраханскую линію въ качествѣ начальниковъ работъ, дистанцій и т. д. — Это «и т. д.» очень характерно, но для насъ, Астраханцевъ, очень не убѣдительно и, насколько *намъ извѣстно,* вовсе не достовѣрно. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 1 ноября № 239.—Сн. «Астрах. Вѣстникъ» 1895 г. 1 ноября № 1925).

CVIII.

Слухи о времени рѣшенія вопроса о направленіи Астрах. жел. дороги и вѣсти о проектѣ жел. дороги отъ Астрахани до Баку.

Рѣшеніе вопроса о направленіи Астраханской желѣзной дороги ожидается въ декабрѣ мѣсяцѣ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 4 ноября № 242).

Одна Петербургская газета сообщаетъ, что «Владикавказская желѣзная дорога намѣрена строить желѣзную дорогу отъ Астрахани до Баку».—Посмотримъ, что еще придумаютъ?... («Астрах. Справ. Листокъ» 1895 г. 5 декабря № 271).

CIX.

Свѣдѣнія объ изысканіяхъ Ряз.-Уральскаго об-ва въ луговой сторонѣ Волги по желѣзнодорожному дѣлу.

Изъ присланныхъ намъ корреспонденцій видно, что изысканія Рязано-Уральскаго об-ва производятся въ луговой сторонѣ Волги довольно энергично, нѣсколькими партіями. Населеніе селъ Енотаевскаго, Царевскаго и Красноярскаго уѣздовъ обратило вниманіе на тотъ фактъ, что проектируемая Рязано-Уральцами линія намѣчается по совершенно прямому направленію, «какъ вороны летаютъ». Отъ дельты Волги дорога, вѣроятно, пойдетъ прямымъ курсомъ на Баскунчакъ и не захватитъ на всемъ протяженіи между Астраханью и слоб. Николаевской *ни одного села*. Такое обстоятельство, весьма невыгодное населенію губерніи, легко можно объяснить желаніемъ Рязанско-Уральскаго об-ва удешевить постройку пути, незначительный участокъ котораго между Астраханью и Краснымъ Яромъ потребуетъ огромныхъ расходовъ по возведенію искусственныхъ сооруженій.

Впрочемъ, и западная дорога не сулитъ въ данномъ отношеніи блестящихъ перспективъ: она тоже проектирована по пустыннымъ степямъ. Но во всякомъ случаѣ нежелательно для интересовъ края, чтобы лѣвобережная дорога изображала хорду дуги, образуемой тече-

ніемъ Волги между Астраханью и Камышиномъ. Въ интересахъ края требуется замѣнить эту хорду вогнутой дугою съ возможно большимъ радіусомъ, чтобы такіе крупные центры нашего края, какъ будущій городъ Харабали, какъ с. Сасыкольское, Болхуны, Капустинъ Яръ, Ахтубинскія и друг. села были поближе къ полотну дороги. Въ противномъ случаѣ рельсовый путь этотъ, безъ сомнѣнія крайне полезный для Астрахани и торговаго сообщенія центральной Россіи съ юго-восточными окраинами, слишкомъ слабо будетъ обслуживать тѣ мѣстности, которыя онъ прорѣжетъ. Вполнѣ сочувствуя стремленіямъ Рязанско-Уральскаго об-ва къ наибольшей экономіи, нельзя не поставить выше этого стремленія—краевыя нужды. Пусть об-во старается о конкуренціи съ своимъ сосѣдомъ Юго-Восточнымъ об-вомъ, пусть борется съ нимъ изъ-за Каспійскихъ и Южно-Волжскихъ грузовъ,—эта борьба съ его стороны вполнѣ понятна и естественна, какъ и всякое коммерческое соперничество,—но пусть при этомъ будутъ достигнуты и наибольшіе результаты для государства и нашего края, подъ флагомъ интересовъ котораго дѣйствуютъ гг. желѣзнодорожные предприниматели.

Сами предприниматели, безъ сомнѣнія имѣющіе цѣли односторонніе, могутъ и не наблюсти за сохраненіемъ интересовъ нашихъ сельскихъ обывателей, а потому будемъ надѣяться, что къ послѣднимъ помощь придетъ съ другой стороны,—со стороны органовъ, поставленныхъ печись объ удовлетвореніи нуждъ населенія Астраханскаго края. («Астрах. Справ. Листокъ» 1896 г. 3 января № 2).

СХ.

Слухи объ отложеніи на неопредѣленное время проведенія Астрах. жел. дороги по проекту Ряз.-Ур. об-ва и о постройкѣ новой жел. дороги отъ Астрахани до Баку.

Въ газетахъ появляются за послѣднее время слухи, весьма непріятные для Астраханцевъ. Такъ сообщаютъ, будто постройка Астраханской дороги отлагается на неопредѣленное время. Впрочемъ, слухи эти связаны собственно съ проектомъ Рязанско-Уральскаго об-ва; что же касается проекта Юго-Восточниковъ, то о немъ ничего такого не слышно.—Очень упорно держится также слухъ о предстоящемъ соединеніи желѣзной дорогой г. Баку съ Астраханью. Если такой проектъ осуществится, то мѣстная торгово-промышленная дѣятельность получитъ еще новый толчекъ, но самый городъ Астрахань несомнѣн-

но пострадаетъ, такъ какъ центръ коммерческой жизни нашего пункта передвинется за Волгу, на Форпостинскую сторону. Вліяніе этого обстоятельства будетъ тѣмъ болѣе ощутительнымъ, что Юго-Восточное об-во тогда непремѣнно соединитъ одну изъ своихъ главныхъ станцій съ Астраханью, независимо отъ того,—построитъ Рязанско-Уральское об-во свою дорогу, или нѣтъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1896 г. 6 января № 5).

CXI.

О прибытіи въ Астрахань партіи инженеровъ для желѣзнодорожныхъ изысканій по правобережному направленію и о близкомъ окончаніи желѣзнодорожныхъ изысканій по лѣвобережному направленію.

Партія инженеровъ пріѣхала въ Астрахань для дополнительныхъ изысканій рельсоваго пути по западному берегу Волги на Царицынъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1896 г. 10 января № 8).

Изысканія направленія Астраханско-Камышинской жел. дороги почти заканчиваются. Какъ мы слышали, инженерами намѣчается нынѣ болѣе короткій путь отъ Астрахани, который минуетъ Красный Яръ. А именно,—можно дорогу вести на Сеитовку и далѣе черезъ степь совершенно прямо, минуя даже Баскунчакъ, на Элтонъ. Къ Баскунчаку можно сдѣлать подъѣздной путь на разстояніи около 10 верстъ. Таковы новѣйшія предположенія, согласно коимъ линія укорачивается верстъ на 60, что составитъ огромную экономію при эксплоатаціи дороги. («Астрах. Справ. Листокъ» 1896 г. 10 января № 8).

CXII.

Слухъ о томъ, будто-бы Ряз.-Урал. об-во отказалось отъ своего проекта Астраханско-Камышинской жел. дороги, и опроверженіе г. Ададуровымъ этого слуха.

Въ Царицынской думѣ гласный Трескинскій заявилъ, что будто-бы Рязанско-Уральское об-во отказалось отъ своего первоначальнаго проекта проведенія Астраханской линіи отъ Камышина. Ждемъ разъ-

ясненія отъ этого об-ва. («Астрах. Справ. Листокъ» 1896 г. 31 января № 29).

Слухи о томъ, что Рязанско-Уральское об-во строитъ желѣзную дорогу не будетъ,—все шире разростаются. О томъ-же пишутъ изъ Саратова въ Самару. Что знаетъ объ этомъ дѣлѣ наше городское управленіе? Не подѣлится ли оно съ гражданами своими свѣдѣніями?.. («Астрах. Справ. Листокъ» 1896 г. 1 февраля № 30).

По поводу сообщеній изъ Царицына и Саратова о томъ, что Рязанско-Уральское об-во желѣзныхъ дорогъ отказалось отъ своего проекта соединенія Астрахани съ Камышиномъ рельсовымъ путемъ по восточному берегу Волги, нами выражено было въ общихъ интересахъ желаніе, чтобы послѣдовало компетентное разъясненіе этого слуха. Послѣдній заинтересовалъ и городское управленіе наше, какъ видно изъ нижеслѣдующей телеграммы, полученной 6 февраля городскимъ головою И. Н. Плотниковымъ изъ Петербурга:

«Слухъ, будто бы наше об-во отказывается отъ мысли проведенія желѣзной дороги непосредственно отъ города Астрахани до Николаевской слободы противъ Камышина лѣвою луговою стороною Волги, ни на чемъ не основанъ, и если бы Правительству было угодно разрѣшить, то Рязанско-Уральскимъ обществомъ было-бы неотложно приступлено къ сооруженію указаннаго пути. Предсѣдатель правленія Рязанско-Уральской дороги Ададуровъ». («Астрах. Справ. Листокъ» 1896 г. 8 февраля № 34).

CXIII.

Сообщеніе о намѣреніи М-ва Путей Сообщенія отказаться отъ постройки жел. дороги между Астраханью и Царицыномъ, взамѣнъ чего между этими двумя пунктами будетъ расчищенъ фарватеръ Волги.

«Московскія Вѣдомости» сообщаютъ, что Министерство Путей Сообщенія намѣрено отказаться отъ соединенія города Астрахани съ Царицынымъ желѣзною дорогой. Вмѣсто этой линіи предполагается расчистить, углубить и вообще приспособить къ безпрепятственному судоходству участокъ Волги между Царицынымъ и Астраханью.

Не понимаемъ этого сообщенія «Московск. Вѣдом.», ибо—что есть общаго между постройкой желѣзной дороги, необходимой зимою, и расчисткой фарватера для нуждъ навигаціи? («Астрах. Справ. Листокъ» 1896 г. 23 февраля № 49).

CXIV.

Сообщеніе инженера Ѳ. П. Брусницына о геологическихъ изслѣдованіяхъ въ Астраханской степи, произведенныхъ имъ во время развѣдокъ по проведенію жел. дороги между Камышиномъ и Астраханью.

Въ состоявшемся 1 марта засѣданіи общества горныхъ инженеровъ Ѳ. П. Брусницынъ сдѣлалъ сообщеніе о геологическихъ изслѣдованіяхъ въ Астраханской степи, произведенныхъ имъ во время развѣдокъ по проведенію желѣзной дороги между Камышиномъ и Астраханью, по порученію Рязанско-Уральскаго об-ва. Докладчикъ нашелъ большое количество окаменѣлостей, изъ которыхъ нѣкоторыя представляютъ значительный интересъ. Сдѣлавъ затѣмъ геологическій очеркъ мѣстности, прилегающей къ горѣ Богдо, и нѣкоторыхъ другихъ степныхъ участковъ, докладчикъ остановился на мѣстныхъ полезныхъ ископаемыхъ. Здѣсь находятся богатыя залежи каменной соли, неисчерпаемыя количества гипса и мѣла; у Ханской Ставки масса песчаника, известняка,—все это представляетъ прекрасный матеріалъ для мостовыхъ устоевъ, цоколей и т. д. Неисчерпаемы соляныя богатства у горы Чапчачи, гдѣ соль замѣчательно чиста: въ ней находится 98 проц. хлористаго натрія, но, по странному стеченію обстоятельствъ, разработка этого замѣчательнаго соляного мѣсторожденія прекращена. Дѣло въ томъ, что Астраханскіе рыбаки привыкли употреблять грязную соль, содержащую, конечно, меньшій процентъ хлористаго натрія, а потому, принявшись за соль съ Чапчачи, сразу пересолили рыбу, сдѣлавъ ее негодной къ употребленію; приписывая свою неудачу свойствамъ новой соли, они перестали употреблять ее для своихъ надобностей. По словамъ докладчика, эта шахта несоразмѣрно роскошно устроена: винтовыя лѣстницы, блестящія галлереи совершенно излишни. Съ проведеніемъ проектируемой дороги, несомнѣнно, опять начнется разработка соляныхъ богатствъ, точно также какъ и вся Астраханская степь оживетъ: появятся, между прочимъ, и кумысныя лѣчебницы, такъ какъ мѣстный кумысъ превосходнаго качества. При-

веденныя докладчикомъ цифры подтвердили его слова относительно различныхъ ископаемыхъ богатствъ, скрытыхъ въ нѣдрахъ Астраханской степи. («Астрах. Справ. Листокъ» 1896 г. 13 марта № 68).

CXV.

О необходимости проведенія Баку-Петровской желѣзной дороги.

Какъ теперь уже доподлинно извѣстно, вопросъ о соединеніи Астрахани желѣзной дорогой съ Царицыномъ остался открытымъ, и пессимисты увѣряютъ, что наша желѣзная дорога будетъ построена не ранѣе половины XX вѣка. Наши сосѣди Царицынъ и Петровскъ счастливѣе насъ въ этомъ отношеніи: постройка Тихорѣцко-Царицынской желѣзной дороги близится къ концу, а Петровскъ разсчитываетъ въ самомъ недалекомъ будущемъ соединиться желѣзной дорогой съ Баку. Вопросъ о необходимости проведенія этой линіи былъ поднятъ газетой «Каспій», затѣмъ онъ какъ-то заглохъ, но теперь опять поднятъ «С.-Пет. Вѣдомостями», которыя въ статьѣ «Бакинско-Петровская желѣзная дорога» доказываютъ необходимость проведенія этой линіи. Такъ какъ линія Баку-Петровскъ имѣетъ, несомнѣнно, важное значеніе и для насъ, Астраханцевъ, то мы считаемъ небезъинтереснымъ привести о ней нѣкоторыя свѣдѣнія, пользуясь указанной выше статьей «С.-Пет. Вѣдомостей».

Въ 1874—1875 г. инженеромъ Вержинскимъ, по распоряженію Министерства Путей Сообщенія, были произведены изысканія для постройки линіи Петровскъ-Баку. Длина всей линіи опредѣлилась до 343½ версты, придерживаясь по возможности берега Каспійскаго моря. Въ 1894—1895 г. были произведены повѣрочныя испытанія отъ Петровска до Дербента съ рекогносцировкой линіи Дербентъ-Баку. При этомъ оказалось, что линія Петровскъ-Баку можетъ быть соединена съ ст. Баладжары, Закавказской жел. дороги, почему общая длина линіи уменьшится до 334 вер. съ незначительными уклонами до 0,008. Общая стоимость сооруженія всей линіи составитъ 16 милл. руб., или по 48 тыс. на версту протяженія. Путь Петровскъ-Баку можетъ быть открытъ для движенія въ 1898 году. Далѣе, авторъ цитируемой статьи доказываетъ, что, съ постепеннымъ увеличеніемъ движенія грузовъ по Закавказской жел. дорогѣ, въ очень недалекомъ будущемъ она не въ состояніи будетъ удовлетворять всѣмъ предъявляемымъ къ ней потребностямъ къ перевозкѣ. Усиленіе провозоспо-

собности этой дороги устройствомъ на всемъ ея протяженіи второго пути обойдется не менѣе 22 милл. рублей. Этотъ расходъ можетъ быть значительно сокращенъ именно постройкой Бакинско-Петровской жел. дороги, которая явится единственнымъ обходнымъ путемъ для всѣхъ безъ исключенія грузовъ, направляемыхъ въ Баку, а равно и для идущихъ транзитомъ чрезъ Баку въ Данію или предназначенныхъ для экспорта. Кромѣ того, новая жел. дорога представитъ много удобствъ и для пассажировъ въ виду дешевизны, избѣжанія труднаго для многихъ переѣзда моремъ и неудобства проѣзда въ дилижансѣ по военно-грузинской дорогѣ, — переѣзда весьма труднаго и даже не всегда возможнаго вслѣдствіе заваловъ. Затѣмъ, вновь проектируемая линія будетъ имѣть несомнѣнно огромное значеніе и для военнаго вѣдомства при передвиженіи какъ новобранцевъ, такъ и перевозкѣ отдѣльныхъ частей войскъ.

Въ настоящее время «Казбекъ» сообщаетъ слухъ, что постройка линіи Петровскъ-Баку рѣшена въ утвердительномъ смыслѣ. «Каспій», считая этотъ слухъ вполнѣ правдоподобнымъ, добавляетъ, что въ Баку на дняхъ прибылъ инженеръ Барзиховскій для изысканія пути на участкѣ Баку-Дербентъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1896 г. 2 апрѣля № 83).

CXVI.

О производствѣ гидротехниками Ряз.-Урал. жел. дороги изслѣдованій теченія воды въ Волгѣ и Болдѣ.

Въ послѣднее время гидротехники Рязанско-Уральской жел. дороги производятъ изслѣдованія теченія воды въ Волгѣ выше Астрахани и въ Болдѣ. Теперь гидротехники работаютъ вмѣстѣ на трехъ арендованныхъ ими пароходахъ, но въ непродолжительномъ времени они разъединятся и будутъ работать по одиночкѣ въ районѣ Астрахань-Красный-Яръ. Работа ихъ на Болдѣ и друг. протокахъ понятна: она производится по всей вѣроятности для изслѣдованія мѣстъ, гдѣ должны быть возведены насыпи и мосты; но цѣль работъ на Волгѣ и притомъ на довольно значительномъ разстояніи намъ не совсѣмъ ясна. («Астрах. Справ. Листокъ» 1896 г. 2 іюня № 134).

CXVII.

Слухи о томъ, что проведеніе на Астрахань жел. дороги по лѣвому берегу Волги сочтено преждевременнымъ и что сумму, потребную на устройство этой дороги, предположено употребить на углубленіе устьевъ Волги.

Слухи о томъ, что соединеніе Астрахани съ внутренней Россіей желѣзнодорожнымъ путемъ по луговой сторонѣ Волги сочтено преждевременнымъ, подтверждаются новѣйшими газетными вѣстями. Судя по этимъ вѣстямъ, Астрахани не скоро суждено имѣть удобный зимній путь сообщенія съ центральными губерніями... Сумму, потребную на устройство этого пути, предположено, будто бы, употребить на углубленіе устьевъ Волги.

Мы должны, однако, сказать, что приведенное извѣстіе возбуждаетъ въ насъ недоумѣніе. Какъ извѣстно, по лѣвому берегу дорогу хочетъ строить Рязанско-Уральское общество на свой счетъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1896 г. 24 сентября № 241).

CXVIII.

Отчеты „Астрах. Листка“ и „Астрах. Вѣстника“ о ходѣ преній по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ въ засѣданіи 2 декабря 1896 г. Астрах. губернскаго дворянскаго собранія и постановленіе собранія по этому вопросу.

По вопросу о возбужденіи ходатайства дворянъ о желѣзной дорогѣ губернскій предводитель дворянства Х. Н. Хлѣбниковъ заявилъ собранію приблизительно слѣдующее:

«Отсутствіе желѣзнодорожнаго пути въ Астраханской губерніи, соединяющаго ее съ сѣтью желѣзныхъ дорогъ, вызывало въ продолженіе многихъ лѣтъ многократныя ходатайства и, наконецъ, въ 1894 году особымъ присутствіемъ при Комитетѣ Министровъ признано нужнымъ удовлетворить эти ходатайства соединеніемъ г. Астрахани съ сѣтью русскихъ дорогъ. Но вотъ прошло болѣе двухъ лѣтъ, а осуществленія этого не послѣдовало. Между тѣмъ главная отрасль хозяйства нашей губерніи—скотоводство—страдаетъ отъ отсутствія желѣзнаго пути, въ особенности въ суровыя зимы и при томъ въ плохо-

урожайные годы травъ, когда не представляется возможности ни кормъ привезти изъ мѣстъ урожайныхъ, ни скотъ продать, за неимѣніемъ покупателей,—по той же причинѣ, что кормить скотъ нечѣмъ. Тогда наступаютъ сботскіе падежи; размѣры ихъ мы знаемъ по 1881, 1888, 1895 годамъ, когда требовались даже правительственныя вспомоществованія народонаселенію. Эти потери въ скотоводствѣ, составляя громадную потерю для Астраханскаго края, конечно, составляютъ большую потерю и для народнаго богатства всего государства. Между тѣмъ, при громадности пространства Астраханской губерніи, скотоводство, не неся страшныхъ потерь при существованіи желѣзнаго пути, могло бы развиваться все въ большихъ и большихъ размѣрахъ на пользу края, и слѣдовательно, на пользу государства.

«Другая отрасль хозяйства губерніи—рыболовство тоже несетъ большой недочетъ отъ отсутствія желѣзнаго пути: гужевая перевозка, въ продолженіи почти шести мѣсяцевъ, всѣхъ рыбныхъ товаровъ ложится по дороговизнѣ (отъ 60 к. до 1 р. сер. за пудъ пути пространствомъ въ 404 верстъ) тяжестью на рыболовство, а для нѣкоторыхъ товаровъ и остальные шесть мѣсяцевъ терпитъ большія лишенія отъ перегрузки съ водяного пути на желѣзнодорожный въ Царицынѣ, Саратовѣ и другихъ пунктахъ, принимающихъ рыбные грузы съ воды на желѣзный путь.

«За отсутствіемъ въ Астраханской губерніи земскаго управленія, на обязанности котораго лежатъ забота и ходатайство объ устраненіи причинъ, вредно дѣйствующихъ на хозяйство губерніи, я считаю, что на дворянствѣ Астраханской губерніи лежитъ священный долгъ объяснить Правительству, что хозяйство губерніи страдаетъ отъ отсутствія желѣзнаго пути, а потому давно составляетъ насущную потребность—ускорить исполненіе рѣшенія по сему предмету, уже состоявшагося, какъ выше сказано. Въ силу чего я предлагаю собранію господъ дворянъ обсудить этотъ вопросъ и если оно признаетъ это предложеніе вполнѣ заслуживающимъ уваженія, то постановить рѣшеніе о ходатайствѣ, и такъ какъ для благосостоянія хозяйства губерніи вопросъ этотъ весьма важенъ, то ходатайство изложить во всеподданнѣйшемъ прошеніи Его Императорскому Величеству отъ дворянства Астраханскаго края.

«Конечно, не наше дѣло указывать въ ходатайствѣ направленіе этого желѣзнаго пути; государственные люди, поставленные къ завѣдыванію этимъ дѣломъ, сами рѣшатъ, какое направленіе полезнѣе въ государственныхъ интересахъ; намъ должно только ходатайствовать о проведеніи дороги по губерніи—соединяющей ее съ остальной Россіей».

При обсужденіи этого дебатировался вопросъ относительно заключительныхъ словъ предложенія губернскаго предводителя дворян-

ства, именно—гг. Х. Н. Сергѣевъ и М. Г. Голубевъ указывали на то, что въ ходатайствѣ должно быть точно указано направленіе и, именно, по какому берегу р. Волги проведеніе дороги желательно. Поставленный на баллотировку вопросъ этотъ прошелъ большинствомъ голосовъ въ томъ смыслѣ, чтобы ходатайствовать о соединеніи города Астрахани желѣзно-дорожнымъ путемъ съ желѣзно-дорожными путями Россіи безъ указанія направленія пути. («Астрах. Справ. Листокъ» 1896 г. 3 декабря № 304).

По предложенію губернскаго предводителя дворянства Х. Н. Хлѣбникова, въ засѣданіи 2 декабря 1896 г. Астраханское губернское дворянское собраніе постановило принести всеподданнѣйшее ходатайство на Высочайшее Имя о соединеніи города Астрахани рельсовымъ путемъ съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ.

Передаемъ въ общихъ чертахъ ходъ преній по этому важному ходатайству.

Х. Н. Хлѣбниковъ, выяснивъ въ своей рѣчи необходимость проведенія желѣзной дороги на Астрахань въ интересахъ развитія мѣстной торговли и промышленности, главнѣйшимъ же образомъ скотоводства и рыболовства, заключилъ, что, по его мнѣнію, нужно только ходатайствовать о проведеніи по губерніи дороги, соединяющей ее съ остальной Россіей; какое же направленіе полезнѣе въ государственныхъ интересахъ,—рѣшатъ сами государственные люди, поставленные къ завѣдыванію этимъ дѣломъ.

Х. Н. Сергѣевъ горячо протестовалъ противъ такой формулировки вопроса. Онъ полагалъ, что такъ какъ у насъ въ обществѣ уже долгое время дебатируется вопросъ о двухъ направленіяхъ жел. дороги: по правому берегу р. Волги до Царицына и по лѣвому берегу до Николаевской слободы, и такъ какъ то или другое рѣшеніе вопроса слишкомъ глубоко затрогиваетъ интересы города и всего края, то такое безразличное ходатайство отъ лица дворянства онъ находитъ неудобнымъ и нежелательнымъ.

«Съ точки зрѣнія интересовъ г. Астрахани или всего края въ вопросѣ о направленіи желѣзной дороги, сказалъ *Х. Н. Сергѣевъ*, мы должны предпочесть лѣвобережное направленіе. Мнѣ до сихъ поръ не приходилось еще слышать ни одного серьезнаго довода въ пользу праваго берега, между тѣмъ какъ за лѣвый берегъ говорятъ очень вѣскіе мотивы.

«Я не буду распространяться объ интересахъ самого города Астрахани. Дума почти единогласно высказалась за это направленіе, да и важность для города этого направленія слишкомъ очевидна, и ес-

тается только не забывать, что городъ Астрахань составляетъ очень значительную часть населенія всей губерніи, почти восьмую. Что касается интересовъ всего края, то и тутъ съ точки зрѣнія какой бы крупной промышленности мы ни взглянули на вопросъ о направленіи желѣзной дороги, мы должны признать предпочтительность лѣвобережнаго направленія.

«Возьмемъ самую крупную и важную промышленность нашего края—рыбную. Громадное большинство промысловъ находится по протокамъ, идущимъ влѣво отъ главной Волги.

«Другая важная отрасль промышленности—соляная также требуетъ лѣвобережнаго направленія. Эта линія пройдетъ вдоль хлѣбороднаго Царевскаго уѣзда, она пересѣчетъ богатую скотоводствомъ киргизскую степь. Если говорить о разстояніи отъ Астрахани до центра Россіи - Москвы, то и въ этомъ отношеніи дорога на Николаевскую слободу ближе, чѣмъ городъ Царицынъ.

«Словомъ, какъ ни взглянуть на дѣло, оно ясно говоритъ за опредѣленное направленіе, поэтому и наше ходатайство должно быть вполнѣ опредѣленно.

«Я покорнѣйше прошу собраніе высказаться по этому вопросу и въ особенности высказать, если имѣетъ кто какіе доводы за противоположное направленіе—за правый берегъ; я, по крайней мѣрѣ, этихъ доводовъ не нахожу».

Х. Н. Хлѣбниковъ. Мы всѣ и я за лѣвый берегъ, но не наше дѣло указывать Правительству о направленіи дороги; у Правительства могутъ быть общегосударственныя и стратегическія соображенія, мы ихъ не знаемъ и не должны вмѣшиваться.

Х. Н. Сергѣевъ. Я и не предлагаю вмѣшиваться въ государственныя соображенія; мы хлопочемъ о мѣстныхъ нуждахъ, мы ихъ должны знать, мы ихъ знаемъ и должны въ нашемъ ходатайствѣ вполнѣ опредѣленно ихъ высказать.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Позвольте мнѣ привести такое сравненіе. У меня нѣтъ совсѣмъ сапогъ, мнѣ ихъ предлагаютъ, а я стану разбирать, какіе они, и требовать непремѣнно лаковые.

Х. Н. Сергѣевъ. Позволю себѣ замѣтить, что сравненіе это не удачно. Дѣло именно въ томъ, что намъ предлагаютъ сапоги и простые, и лакированные. Хлопочутъ о желѣзной дорогѣ два общества, и мы можемъ и должны выбирать. Имѣя въ виду интересы края, предлагаю опросить каждаго изъ членовъ собранія, за какое онъ направленіе, и опять прошу высказаться въ особенности тѣхъ, кто за правый берегъ.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Не нужно осложнять вопроса. Да я бы могъ совсѣмъ и не спрашивать собраніе, а лично отъ себя представить ходатайство.

Х. Н. Сергѣевъ. Этимъ правомъ личнаго ходатайства пользуется каждый вѣрноподданный Имперіи.

М. Г. Голубевъ и друг. также находили необходимымъ указать желательное направленіе желѣзной дороги. Вопросъ о ходатайствѣ былъ поставленъ на баллотировку.

Собранію были предложены три вопроса: 1) ходатайство безъ указанія направленія, 2) ходатайство о желѣзной дорогѣ по правому берегу, 3) ходатайство о желѣзной дорогѣ по лѣвому берегу.

За безразличное ходатайство высказалось 14 голосовъ, за правый берегъ одинъ голосъ и за лѣвый тринадцать голосовъ. Въ моментъ баллотировки многихъ изъ дворянъ не было.

Нужно замѣтить, что Х. Н. Сергѣевъ былъ четыре года тому назадъ иниціаторомъ вопроса о желѣзной дорогѣ по лѣвому берегу на Николаевскую слободу, и по его мотивированному предложенію объ этомъ было сдѣлано представленіе въ Министерство Путей Сообщенія. («Астрах. Вѣстникъ» 1896 г. 4 декабря № 2282).

CXIX.

О присылкѣ г. Ададуровымъ гласнымъ Астрах. думы телеграммъ съ рекомендаціею лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги.

Главный распорядитель Рязанско-Уральскаго Об-ва г. Ададуровъ прислалъ нѣкоторымъ гласнымъ нашей думы телеграммы, въ которыхъ объясняетъ, что для Астрахани будетъ гораздо выгоднѣе жел.-дорожная линія, проведенная по лѣвому берегу Волги, чѣмъ линія на Царицынъ. («Астрах. Справ. Листокъ» 1897 г. 14 февраля № 42).

CXX.

Докладъ городской управы, представленный Астрах. городской думѣ въ засѣданіе 13 февраля 1897 года и постановленіе думы о принесеніи на Высочайшее Имя всеподданнѣйшаго прошенія о проведеніи Астрах. жел. дороги по лѣвому берегу р. Волги.

Въ засѣданіи 22 февраля 1895 г. городская дума, по поводу доклада управы о сооруженіи жел. дороги отъ Астрахани до слоб.

Николаевской, постановила: въ виду важнаго значенія жел. дороги, которая, будучи проложена по лѣвому берегу р. Волги, свяжетъ непосредственно г. Астрахань съ общею желѣзнодорожною сѣтью и тѣмъ самымъ принесетъ неисчислимыя выгоды для города, какъ развитіемъ мѣстной торговли и промышленности, такъ и непосредственно городской казнѣ возвышеніемъ цѣны городскихъ мѣстъ, окружающихъ будущую желѣзнодорожную станцію, — ходатайствовать установленнымъ порядкомъ предъ Правительствомъ о разрѣшеніи об-ву Ряз.-Уральской дороги устройства желѣзнодорожной линіи по лѣвому берегу р. Волги со станціей въ самомъ г. Астрахани и просить Его Превосходительство г. Начальника губерніи оказать съ своей стороны содѣйствіе къ благопріятному разрѣшенію этого ходатайства. 23 февраля 1895 г. г. городской голова представилъ означенное ходатайство на благоусмотрѣніе г. Начальника губерніи.—Городская дума въ засѣданіи 18 октября 1895 г., выслушавъ докладъ управы о возобновленіи ходатайства о проведеніи жел. дороги въ Астрахань, постановила: поручить управѣ войдти установленнымъ порядкомъ вновь съ ходатайствомъ предъ Правительствомъ о проведеніи жел. дороги по лѣвому берегу р. Волги со станціей въ г. Астрахани. Вслѣдствіе сего городской голова представилъ бывшему губернатору генералъ-лейтенанту Н. Н. Тевяшеву ходатайство, въ коемъ изложилъ слѣдующія основанія: отсутствіе желѣзнодорожнаго пути отъ Астрахани, который бы связалъ послѣднюю съ общею сѣтью русскихъ жел. дорогъ и тѣмъ самымъ оживилъ бы край и вызвалъ новые виды производительности, ощутительно тѣмъ болѣе, что съ момента закрытія навигаціи Астрахань становится отрѣзанной отъ всей Россіи за отсутствіемъ сколько-нибудь благоустроенныхъ путей сообщенія. Это обстоятельство уже 14 лѣтъ назадъ побуждало Астраханское городское управленіе ходатайствовать о проведеніи къ Астрахани жел. дороги, но ходатайству этому Министерствомъ Путей Сообщенія не было дано хода въ виду затрудненій, встрѣченныхъ тогда Правительствомъ къ осуществленію жел. дорогъ по многимъ другимъ направленіямъ. Съ того времени построена дорога отъ Тифлиса къ Баку, въ которомъ начало развиваться транзитное движеніе, бывшее до того достояніемъ Астрахани, почему Закаспійская жел. дорога не могла уже повліять на развитіе торговаго движенія посредствомъ Волжскаго пароходства; построенная же затѣмъ вѣтвь Владикавказской жел. дороги къ незначительному порту—Петровску подорвала транзитное значеніе для Каспійскаго моря Астрахани, остающейся вдали отъ желѣзнодорожныхъ путей сообщенія. Такимъ образомъ городъ болѣе чѣмъ со стотысячнымъ населеніемъ, находящійся въ устьѣ величайшей, обогащей милліоны людей, рѣки, вѣковой работою и борьбою и благодаря своему географическому положенію съиздавна завязавшій тор-

говыя сношенія съ Прикаспійскими странами и Средней Азіей,—долженъ при отсутствіи желѣзнодорожнаго пути придти въ упадокъ совершенно случайно, а не въ силу естественныхъ условій. По этому въ настоящее время, когда на разсмотрѣніи Правительства находятся два проекта о сооруженіи жел. дорогъ: по правому берегу р. Волги отъ Царицына, и по лѣвому - - отъ сл. Николаевской до г. Астрахани со станціей въ послѣднемъ, Астраханское городское управленіе вновь сочло долгомъ, въ интересахъ не только населенія города, но и въ интересахъ населенія всего края, подкрѣпить взгляды и мнѣнія о той пользѣ, какая можетъ быть ожидаема только отъ лѣвобережнаго направленія рельсоваго пути, благодаря которому Астрахань не останется оторванной отъ желѣзнодорожной сѣти. Дорога отъ Царицына по нагорному правому берегу р. Волги перерѣжетъ глухія, неплодородныя, почти не заселенныя, не имѣющія никакихъ естественныхъ богатствъ, степи,—слѣдовательно, она не оживитъ края и не вызоветъ какой-либо новой производительности. Кромѣ того, конечный пунктъ правобережной дороги окажется на сторонѣ Волги, противоположной Астрахани,—на Форпостинской станицѣ. Такимъ образомъ правобережная дорога мало того, что не вызоветъ къ жизни мѣстность, по которой пройдетъ и которая самой природой обречена на безжизненность, но и нанесетъ непоправимый вредъ, вѣками установившемуся, значенію г. Астрахани, подорветъ — при отсутствіи моста черезъ Волгу — его экономическое благосостояніе, тогда какъ незначительный поселокъ Форпостъ, въ силу существованія тамъ желѣзнодорожной станціи, будетъ развиваться, пріобрѣтатъ торгово-промышленное значеніе въ ущербъ интересамъ г. Астрахани. Часть торговыхъ оборотовъ послѣдняго отойдетъ ближе къ желѣзнодорожной станціи, т. е. на Форпостъ, за Волгу; недвижимыя имущества въ городѣ обезцѣнятся; многія пристани необходимо будутъ переведены туда. Самая жизнедѣятельность г. Астрахани, обусловливаемая его транзитнымъ значеніемъ, ослабится, сократится, и къ этому еще городъ будетъ все такъ же, какъ и теперь, оставаться на зиму отрѣзаннымъ отъ всей Россіи. Совсѣмъ иное дѣло дорога по луговой сторонѣ р. Волги, проектируемая Ряз.-Уральскимъ об-вомъ. Эта дорога неминуемо подниметъ благосостояніе Царевскаго и Астраханскаго уѣздовъ и киргизской степи, богато одаренныхъ природою. Земледѣльческое и скотоводческое населеніе Царевскаго уѣзда съ устройствомъ жел. дороги будетъ несомнѣнно обогащено; скотоводству киргизской степи дана будетъ возможность процвѣтанія, рядомъ съ тѣмъ поднимется благосостояніе киргизскаго народа; неисчерпаемыя соляныя богатства этого района губерніи—Чапчачинскія, Элтонскія и Баскунчакскія—притянутъ къ себѣ предпринимателей и вызовутъ новые виды производительности, о которыхъ теперь не приходится и

мечтать. Рыбные промыслы, мимо которыхъ должна пройти проектируемая Ряз.-Уральскимъ об-вомъ лѣвобережная жел. дорога, оживятся еще болѣе; откроются новые рынки для сбыта рыбныхъ продуктовъ и, наконецъ, г. Астрахань, какъ центръ всего этого богато одареннаго края, оживленнаго новыми постоянными путями сообщенія, получитъ еще большее развитіе, процвѣтаніе, какъ городъ, торговопромышленныя функціи котораго не прерываются цѣлый годъ,— который связанъ двумя удобными путями: рельсовымъ и воднымъ, ведущими въ Россію и въ Закаспійскій край. Въ пользу направленія дороги по луговой сторонѣ р. Волги говоритъ еще и то обстоятельство, что, кромѣ исчисленныхъ выгодъ, при сооруженіи въ будущемъ соединительныхъ путей между Астраханью и Покровско-Уральской дорогой, и между этой послѣдней и Самаро-Златоустовской, Астрахань будетъ связана непрерывною кратчайшею линіей со всѣми приволжскими и прикамскими рынками, Ураломъ и Сибирью. Представляя о такихъ громадныхъ выгодахъ проведенія жел. дороги по лѣвому луговому берегу р. Волги отъ ст. Николаевской до г. Астрахани со станціей въ послѣднемъ, городской голова просилъ Его Превосходительство не отказать въ своемъ благосклонномъ содѣйствіи къ благопріятному для Астрахани разрѣшенію настоящаго ходатайства.—Въ настоящее время гласный думы Х. Н. Сергѣевъ обратился къ городскому головѣ съ письмомъ, въ коемъ объяснилъ, что въ 1894 г. особымъ присутствіемъ при Комитетѣ Министровъ вопросъ о соединеніи г. Астрахани рельсовымъ путемъ съ остальною сѣтью жел. дорогъ рѣшенъ утвердительно. Остается открытымъ лишь вопросъ о направленіи этого соединенія. Сколько ему извѣстно, и этотъ вопросъ долженъ рѣшиться въ самомъ непродолжительномъ времени, какъ слышно—даже въ теченіе настоящаго мѣсяца. Въ виду той особой важности, которую будетъ имѣть на будущность г. Астрахани выборъ Правительствомъ того или другаго направленія, и въ виду ходатайства на Высочайшее Имя Астраханскаго дворянства безъ указанія желаемаго направленія жел. дороги, ему казалось бы необходимымъ напомнить въ подлежащихъ вѣдомствахъ о почти единогласномъ ходатайствѣ Астраханской думы 1895 г. о лѣвобережномъ направленіи на Николаевскую слободу съ вокзаломъ въ г. Астрахани. Комиссія при Министерствѣ Путей Сообщенія, разсматривающая въ настоящую минуту проектъ направленій предполагаемыхъ къ постройкѣ новыхъ жел. дорогъ, должна закончить свои занятія къ 20-му сего февраля, и потому предлагаемое напоминаніе должно быть сдѣлано телеграммой. Объ изложенномъ городская управа представляетъ городской думѣ на предметъ возобновленія ходатайства о проведеніи жел. дороги по луговой сторонѣ р. Волги.

По выслушаніи доклада и заявленія гласнаго Х. Н. Сергѣева, городская дума, вполнѣ раздѣляя выраженныя мнѣнія о необходимости возобновленія въ настоящее время ходатайства о проведеніи жел. дороги до Астрахани по лѣвому берегу р. Волги, единогласно постановила: уполномочить городскаго голову принести на Высочайшее Имя установленнымъ порядкомъ всеподданнѣйшее прошеніе о проведеніи жел. дороги до г. Астрахани по лѣвому берегу р. Волги съ устройствомъ вокзала въ самомъ городѣ. Просить также одновременно почетныхъ гражданъ г. Астрахани: тайнаго совѣтника Н. В. Муравьева, князя Л. Д. Вяземскаго, генералъ-лейтенанта Н. Н. Тевяшева и сенатора Н. Н. Биппенъ оказать свое содѣйствіе въ разрѣшеніи этого важнаго вопроса въ пользу города.

CXXI.

Отчеты „Астрах. Вѣстника“ и „Астрах. Листка“ о засѣданіи Астраханской городской думы 13 февраля 1897 г.

По представленію управы, думою въ засѣданіи 13 февраля 1897 года постановлено возобновить ходатайство предъ высшимъ Правительствомъ о скорѣйшемъ соединеніи Астрахани рельсовымъ путемъ съ общею сѣтью русскихъ желѣзныхъ дорогъ,—по лѣвому берегу р. Волги на слободу Николаевскую, со станціей въ городѣ. (‹Астрах. Вѣстникъ› 1897 г. 14 февраля № 2346. Сн. ‹Астрах. Справочн. Листокъ› 1897 г. 14 февраля № 42).

Въ засѣданіи думы 13 февраля 1897 г. управа представила краткій очеркъ движенія этого вопроса и пополнила заявленіемъ Х. Н. Сергѣева о своевременности возобновить ходатайство относительно соединенія Астрахани рельсовымъ путемъ со сл. Николаевской. Дѣло въ томъ, что вопросъ объ Астраханской дорогѣ рѣшенъ уже особымъ присутствіемъ въ утвердительномъ смыслѣ,—открытымъ остается лишь направленіе: лѣво или правобережное? По слухамъ, и это разрѣшится въ непродолжительномъ времени,—можетъ быть въ текущемъ мѣсяцѣ.

Голоса. Повторить... ходатайствовать... слѣдуетъ...

Городской голова.—Моментъ очень удобный.

Н. И. Ильинъ. Мотивировка прежняго ходатайства слаба: не указано количество ожидающагося груза, а это особенно важно.

Голоса. Ходатайствовать лѣвой стороной,—съ вокзаломъ въ Астрахани.

И. Г. Сергѣевъ. Обратиться на Высочайшее Имя.

Д. Н. Сергѣевъ. Сначала просить телеграммой,—потомъ представить обстоятельное ходатайство.

Ф. П. Неизвѣстновъ. Можно просить Тевяшева и Протасова—помогутъ.

И. Г. Сергѣевъ. Да, просить нашихъ почетныхъ гражданъ: Тевяшева, Вяземскаго и Биппена.

Д. Н. Сергѣевъ. И Министра Юстиціи Муравьева.

В. И. Склабинскій. Вопросъ о желѣзной дорогѣ вообще идетъ чрезвычайно вяло.

Ф. П. Неизвѣстновъ. Онъ теперь конченъ, и слава Богу; пора за другіе приниматься.

В. И. Склабинскій. Если серьезно смотрѣть на дѣло, слѣдуетъ, помимо телеграммъ, командировать въ Петербургъ уполномоченное отъ города лицо, которое ходатайствовало бы въ подлежащихъ сферахъ.

Голоса. Просить телеграммами («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 15 февраля № 2347).

Въ засѣданіи думы 13 февраля 1897 г. изъ доклада управы гласные узнали, что отъ Х. Н. Сергѣева поступило заявленіе, въ которомъ говорится, что вопросъ о проведеніи жел. дороги до Астрахани рѣшенъ въ утвердительномъ смыслѣ, и что въ самомъ непродолжительномъ времени будетъ обсуждаться вопросъ о направленіи этой линіи, вслѣдствіе чего городу нашему слѣдуетъ поспѣшить возбудить ходатайство о проведеніи дороги по лѣвой, луговой сторонѣ Волги. Признавая громадную пользу, которую принесетъ всему краю вообще и г. Астрахани въ частности проведеніе дороги по луговой сторонѣ съ устройствомъ станціи въ самомъ городѣ, а также сознавая гибельныя послѣдствія для города отъ проведенія линіи по нагорной, почти не населенной, сторонѣ и устройства станціи въ ст. Форпостинской, представители города единогласно рѣшили возбудить ходатайство телеграммой на имя Министра и въ тоже время обратиться къ проживающимъ въ С.-Петербургѣ почетнымъ гражданамъ г. Астрахани: Министру Юстиціи т. с. Н. В. Муравьеву, кн. Л. Д. Вяземскому, ген.-лейт. Н. Н. Тевяшеву и члену Госуд. Совѣта Н. Н. Биппену съ просьбой посодѣйствовать успѣшному исходу этого ходатайства.

Гласный В. И. Склабинскій, указавъ на неудобство возбужденія подобныхъ ходатайствъ посредствомъ переписки, предлагалъ откомандировать въ Петербургъ уполномоченнаго, который могъ бы успѣшнѣе выполнить это порученіе. При этомъ гласный указалъ, что этимъ пу-

темъ достигали цѣли всѣ поволжскіе города, возбуждавшіе подобныя ходатайства.

Предложеніе г. Склабинскаго принято не было. («Астрах. Справ. Листокъ» 1897 г. 15 февраля № 43).

CXXII.

Телеграмма Астрах. биржеваго комитета на имя Министра Финансовъ съ просьбою оказать содѣйствіе скорѣйшему соединенію Астрахани рельсовымъ путемъ съ общею сѣтью жел. дорогъ Имперіи.

Предсѣдатель Астраханскаго биржеваго комитета адресовалъ на имя г. Министра Финансовъ слѣдующую телеграмму:

«Торгово-промышленный классъ г. Астрахани до послѣдняго времени вынужденъ ежегодно съ закрытіемъ навигиціи сокращать на 5 мѣсяцевъ свою дѣятельность. Насколько велики размѣры этого сокращенія, можно судить по товарному обороту за навигаціонное время, равняющемуся до 400 милл. пудовъ. Между тѣмъ товаровъ, предназначенныхъ на рынки центральной Россіи и за-границу, постоянно имѣется въ Астрахани весьма значительное количество и въ зимнее время, населеніе же Астраханскаго края за тоже время нерѣдко испытываетъ нужду даже въ предметахъ первой необходимости,—въ хлѣбѣ, который и доставляется гужевымъ путемъ за 500 верстъ съ значительной надбавкой въ цѣнѣ, не говоря о множествѣ другихъ товаровъ, необходимыхъ для мѣстнаго населенія, рыбныхъ промысловъ и судоваго дѣла.

«Биржевое купечество, испытывая ежегодно всѣ тяжелыя послѣдствія сокращенія торговыхъ операцій вслѣдствіе такого исключительнаго невыгоднаго положенія г. Астрахани съ ея болѣе чѣмъ 100 тысячнымъ населеніемъ, уполномочило меня засвидѣтельствовать предъ Вашимъ Высокопревосходительствомъ, что соединеніе Астрахани рельсовымъ путемъ съ общей сѣтью жел. дорогъ Имперіи составляетъ насущнѣйшую и неотложную потребность ея трудящагося населенія, и почтительнѣйше просить Ваше Высокопревосходительство, какъ покровителя торговли и промышленности и защитника ея интересовъ, оказать возможное содѣйствіе къ скорѣйшему удовлетворенію этой потребности, въ полной увѣренности, что, по неоднократно-произведеннымъ изслѣдованіямъ, Правительству хорошо извѣстны свѣдѣнія о количе-

ствѣ товаровъ, достаточномъ для дѣятельности дороги и въ навигаціонное время». («Астраханскій Справ. Листокъ» 1897 г. 19 февраля № 47).

CXXIII.

Записка правленія Ряз.-Уральскаго об-ва по вопросу о соединеніи г. Астрахани съ общею желѣзнодорожною сѣтью и о предпочтительности направленія Астрах. жел. дороги по лѣвому берегу р. Волги *).

Городъ Астрахань, лежащій при впаденіи рѣки Волги въ Каспійское море, на великомъ торговомъ пути изъ Европейской Россіи въ Среднюю Азію, Персію и на Кавказъ, въ торговомъ отношеніи занимаетъ одно изъ первыхъ мѣстъ среди портовыхъ городовъ Россіи. Торговые его обороты, считая переотправку товаровъ съ Волги на Каспій и обратно, достигаютъ громаднѣйшей цифры, превышающей обороты такихъ нашихъ портовыхъ городовъ, каковы: Рига, Либава, Ревель и проч.

Одни рыбные промыслы, средоточіемъ коихъ является Астрахань, даютъ болѣе 23 милл. пудовъ ежегоднаго груза, по своимъ естественнымъ условіямъ требующаго и бережнаго храненія, и скорой и безостановочной перевозки по мѣрѣ требованія рынками потребленія.

Средняя Азія, Персія и вообще Каспійское побережье даютъ Астрахани, какъ ближайшему къ центральному нашему промышленному району прикаспійскому порту, значительное количество цѣнныхъ товаровъ, достигающихъ многихъ милліоновъ пудовъ, кромѣ малоцѣнныхъ грузовъ

Не взирая на это и на то, что въ теченіи послѣдняго времени соединены желѣзными дорогами совершенно ничтожные въ сравненіи съ Астраханью города, г. Астрахань остается до сихъ поръ разобщеннымъ съ нашею желѣзнодорожною сѣтью.

Въ числѣ построенныхъ новыхъ жел. дорогъ находятся между прочимъ и такія, которыя, при отсутствіи соединенія Астрахани съ сѣтью жел. дорогъ, наносятъ громадный ущербъ торговлѣ г. Астрахани. Такъ, постройка жел. дороги отъ Тифлиса до Баку отвлекла къ послѣднему отъ Астрахани, лишенной удобствъ желѣзнодорожнаго

---

*) Разослана гг. гласнымъ Астраханской городской думы и другимъ общественнымъ дѣятелямъ отъ правленія Ряз.-Уральскаго общества.

непрерывнаго сообщенія, значительныя торговыя сношенія съ Среднею Азіею, Персіей и Прикаспіемъ. Далѣе, постройка дороги отъ Владикавказа къ Петровску создала изъ этого ничтожнаго дотолѣ порта, необезпечивающаго, какъ и Астрахань безъ ледоколовъ, непрерывности морскихъ сообщеній, новаго для Астрахани конкурента, перетягивающаго къ себѣ торговыя сношенія юга и юго-запада Россіи, производившіяся ранѣе черезъ Астрахань. Новое, уже разрѣшенное, соединеніе Петровска съ Дербентомъ и Баку ставитъ г. Астрахань въ исключительно неблагопріятныя условія. Одинъ онъ на всемъ Каспійскомъ побережьѣ лишенъ возможности вести торговыя сношенія въ теченіи $5^1/_2$ мѣсяцевъ въ году, оставаясь часто по мѣсяцамъ, послѣ прекращенія навигаціи и передъ ея открытіемъ, когда дороги оказываются положительно непроѣздными,—совершенно разобщеннымъ со всѣми остальными пунктами Россіи.

При такомъ положеніи дѣла торговля и промышленность Астраханскаго края несутъ неисчислимыя потери. Достаточно привести примѣръ, что рыбные товары, приготовленные для потребленія въ Великомъ посту, не могутъ быть доставлены на рынки вслѣдствіе запоздавшаго открытія навигаціи и полной невозможности доставить гужомъ до ближайшаго желѣзнодорожнаго пункта. Тѣ же рыбные товары осенью—въ видѣ малосоловъ, вслѣдствіе несовпаденія времени прекращенія навигаціи со временемъ готовности товара или неожиданнаго замерзанія Волги, и зимою—мороженные, вслѣдствіе наступленія оттепелей и пр. условій, не попадаютъ на рынки во время и въ томъ видѣ, въ какомъ приготовлены. Не говоря уже о крайне дорогой доставкѣ—зимней гужевой и спѣшной весною и осенью на пароходахъ—до ближайшаго желѣзнодорожнаго пункта, сказанные товары подвергаются порчѣ, теряютъ въ цѣнѣ и даже совершенно уничтожаются. Такъ какъ отправка товара достигаетъ милліоновъ пудовъ, то и потери для экономіи страны ежегодно нужно исчислять милліонами рублей.

Такое необезпеченное положеніе доставки рыбныхъ товаровъ на рынки потребленія, несомнѣнно, крайне вредно отражается на рыбопромышленности вообще и на введеніи необходимыхъ усовершенствованій въ дѣло приготовленія рыбныхъ продуктовъ и ихъ храненія. Страна же теряетъ непроизводительно на одномъ изъ хорошихъ и дешевыхъ продуктовъ питанія, будучи вынуждена потреблять не всегда доброкачественный продуктъ.

Среднеазіатскіе и персидскіе товары, поспѣвающіе на мѣстные рынки большею частью по прекращеніи навигаціи на Волгѣ, направляются нынѣ въ весьма значительныхъ количествахъ на Баку, Батумъ, Одессу или Севастополь и на Петровскъ къ Москвѣ, Варшавѣ

и Лодзи, подвергаясь на Черномъ морѣ вторичной перевозкѣ и дѣлая страшно длинный и продолжительный путь, обходящійся весьма дорого. Тѣмъ же путемъ и подвергаясь тѣмъ же условіямъ слѣдуютъ и значительныя партіи товаровъ изъ Москвы, Варшавы и Лодзи въ Среднюю Азію и Персію вслѣдствіе того, что мѣстные жители производятъ покупку этихъ издѣлій лишь послѣ сбыта своего сырья. Такимъ образомъ, напр., сырье въ Москву и обратно издѣлія везутся по желѣзнымъ дорогамъ отъ Каспійскаго моря на разстояніи отъ 2033 вер. (отъ Петровска) до 2394 вер. (отъ Баку черезъ Одессу), не считая разстоянія по Черному морю, и въ Лодзь и обратно—минуя Черное море на разстояніи 2850 вер. (отъ Петровска) и черезъ Черное море, не считая разстоянія перевозки по оному, 2088 вер. (черезъ Одессу).

Между тѣмъ съ постройкою жел. дороги до Астрахани и при поддержаніи навигаціи съ моремъ при посредствѣ парохода-ледокола, что вполнѣ возможно въ виду полученныхъ благопріятныхъ результатовъ въ другихъ портахъ, упомянутые грузы подлежали бы перевозкѣ по жел. дорогамъ отъ Астрахани до Москвы на разстояніи всего въ 1330 верстъ и до Лодзи на разстояніи въ 2460 верстъ, сокративъ въ первомъ случаѣ разстояніе перевозки отъ 700 до 1060 вер., независимо отъ устраненія перевозки черезъ Черное море, а во второмъ въ сравненіи съ перевозкою черезъ Петровскъ на 400 верстъ.

Несомнѣнно, что такое значительное сокращеніе разстоянія перевозки, особенно для Москвы (почти вдвое), отразилось бы самымъ блестящимъ образомъ на развитіи нашихъ торговыхъ сношеній съ Персіей и Средней Азіей. Эти торговыя сношенія не были бы сопряжены съ тѣмъ рискомъ, съ какимъ приходится имѣть нынѣ дѣло при невозможности предугадать, поспѣетъ ли купленное сырье въ текущую навигацію на Волгу или должно остаться до слѣдующей навигаціи, или наконецъ должно подлежать перевозкѣ на громаднѣйшемъ протяженіи по жел. дорогамъ съ не менѣе громадною переплатою за перевозку. Съ соединеніемъ Астрахани съ желѣзнодорожною сѣтью товары будутъ смѣло направляться въ Астрахань, а отсюда, въ зависимости отъ времени ожидаемаго закрытія или открытія навигаціи, или по Волгѣ, или по жел. дорогѣ безъ тѣхъ переплатъ, которыя несетъ нынѣ торговля. Торговля выгадаетъ не только на томъ, что товары будутъ перевозиться по жел. дорогамъ на меньшемъ протяженіи въ 400, 700 и свыше 1000 верстъ, но на возможности смѣло направлять ихъ въ Астрахань, не соображаясь съ тѣмъ, будутъ-ли они доставлены до закрытія навигаціи на Волгѣ, а слѣдовательно и на большей возможности пользоваться дешевымъ воднымъ путемъ сообщенія, такъ какъ по прибытіи товара въ Астрахань легче опредѣлить,

можно-ли далѣе воспользоваться Волгою для перевозки до мѣста назначенія.

На сколько же важно для нашей страны развитіе торговыхъ сношеній съ Персіей и Средней Азіей, говорить здѣсь излишне. Можно лишь указать, что при существующихъ крайне длинныхъ и продолжительныхъ по времени перевозки путяхъ сообщенія разсчитывать на необходимое для насъ развитіе сихъ торговыхъ сношеній невозможно.

Изъ вышеизложеннаго можно легко усмотрѣть, какое важное государственное значеніе должна получить Астраханская жел. дорога. Если осуществленіе оной нѣсколько замедлилось, то это нужно отнести, вѣроятно, къ тому, что лишь въ послѣднее время возобновлена постройка вообще необходимыхъ для нашей страны жел. дорогъ.

Переходя затѣмъ къ вопросу о томъ, какому изъ проектируемыхъ направленій жел. дороги, имѣющей соединить г. Астрахань съ желѣзнодорожною сѣтью, должно быть отдано предпочтеніе, необходимо остановиться на нижеслѣдующихъ соображеніяхъ:

Прежде всего слѣдуетъ разсмотрѣть интересы самого г. Астрахани. Этотъ послѣдній, какъ извѣстно, находится на лѣвомъ берегу Волги; здѣсь расположены пристани всѣхъ пароходныхъ обществъ и частныхъ пароходчиковъ и рыбопромышленниковъ; тутъ же производится и торговля такъ называемою ловецкою рыбою; однимъ словомъ, здѣсь сосредоточивается почти вся торговая дѣятельность Астрахани;—всѣмъ этимъ живетъ и развивается Астрахань.

Если мы видимъ, что не только самые незначительные города, но даже селенія хлопочатъ о томъ, чтобы строющіяся жел. дороги располагали свои станціи на земляхъ городовъ и селеній, а не вдали отъ нихъ, то какъ возможно допустить, чтобы такой городъ, какъ Астрахань, болѣе чѣмъ съ 100 тыс. населенія, остался отъ жел. дороги на другой сторонѣ рѣки, и такой рѣки, какъ Волга, черезъ которую немыслимо установить никакого постояннаго удобнаго сообщенія.

Если дѣлаются указанія на то, что станція съ пріемомъ товаровъ можетъ быть устроена въ Астрахани и при проведеніи жел. дороги отъ Форпостинской станицы, по правому берегу Волги, что будто бы безразлично, такъ какъ переправа грузовъ черезъ Волгу все равно должна производиться и при проведеніи дороги по лѣвому берегу р. Волги, только въ другомъ мѣстѣ Волги,—то по этому поводу необходимо замѣтить, что именно въ этомъ обстоятельствѣ и заключается существенная для г. Астрахани разница, сводящаяся къ вопросу быть или не быть Астрахани тѣмъ, чѣмъ она есть, т. е. важнѣйшимъ портомъ Каспійскаго побережья. Дѣло въ томъ, что при постройкѣ жел. дороги отъ Форпостинской станицы вся торговая дѣ-

ятельность должна неминуемо перейти изъ Астрахани въ эту станицу. Не подлежитъ сомнѣнію, что каждое пароходное общество, частный пароходовладѣлецъ, каждый рыбопромышленникъ и вообще болѣе или менѣе самостоятельный крупный предприниматель, въ собственныхъ своихъ интересахъ, вынужденъ будетъ организовать свое дѣло въ начальномъ пунктѣ жел. дороги, т. е. въ Форпостинской станицѣ, дабы избѣжать какъ излишнихъ расходовъ за переправу черезъ Волгу грузовъ, такъ еще больше во избѣжаніе задержки грузовъ на переправѣ, каковая задержка, какъ бы ни было организовано дѣло переправы, всегда будетъ. Устроивъ свои собственныя пристани въ Форпостинской станицѣ, пароходчики должны будутъ установить заходы къ этимъ пристанямъ всѣхъ пароходовъ, идущихъ съ моря для сдачи грузовъ на жел. дорогу и идущихъ обратно для пріема грузовъ отъ жел. дороги. Само собою разумѣется, что на этихъ же пристаняхъ будутъ разгружаться и товары, предназначаемые къ дальнѣйшему слѣдованію вверхъ по Волгѣ или обратно съ Волги на Каспій,—такъ какъ возить эти товары въ Астрахань не будетъ никакой надобности. Останутся для Астрахани, слѣдовательно, лишь товары, предполагаемые для исключительнаго потребленія въ самой Астрахани. Для рыбопромышленника, устроившаго на Форпостѣ свою пристань со складами при путяхъ жел. дороги, конечно, не будетъ никакой надобности заходить своими пароходами и судами въ Астрахань; таковые съ промысловъ прямо будутъ направляться на пристань—на Форпостъ. Съ учрежденіемъ на Форпостѣ рыбопромышленниками пристаней несомнѣнно перейдетъ туда и вся рыбная торговля, и ловцы не будутъ уже заходить на Кутумъ, а прямо будутъ направляться на Форпостъ къ рыбнымъ пристанямъ и складамъ, куда будутъ пріѣзжать и иногородніе рыботорговцы.

Результатъ сего положенія вполнѣ ясенъ: вся рабочая жизнь и вся торговля постепенно перейдутъ изъ Астрахани на Форпостъ; цѣнность всѣхъ имуществъ въ Астрахани понизится, и городъ придетъ въ полный упадокъ, а за его счетъ возникнетъ новое поселеніе на Форпостѣ. Учрежденная же въ Астрахани станція будетъ принимать и выдавать лишь мѣстные Астраханскіе грузы.

Совсѣмъ въ иномъ положеніи будетъ находиться дѣло послѣ сооруженія жел. дороги съ начальнымъ пунктомъ не на Форпостѣ, а въ самомъ городѣ Астрахани, съ устройствомъ въ немъ желѣзнодорожныхъ путей вдоль всѣхъ его пристаней и съ переправою вагоновъ черезъ Волгу не вблизи Астрахани, а за 400—500 верстъ отъ него, куда торговля изъ Астрахани не перейдетъ. Въ этомъ случаѣ торговая дѣятельность г. Астрахани получитъ полное развитіе, такъ какъ торговыя сношенія онаго со всею Россіею не будутъ сокращаться или

совершенно прерываться, какъ это имѣетъ мѣсто нынѣ во время прекращенія навигаціи на Волгѣ, и кромѣ того Астрахань въ качествѣ ближайшаго Каспійскаго порта, соединеннаго жел. дорогами съ Москвою и другими промышленными центрами, станетъ внѣ конкуренціи съ другими болѣе отдаленными Каспійскими портами.

Такимъ образомъ, несомнѣнно, что самые жизненные интересы г. Астрахани требуютъ соединенія его съ желѣзнодорожною сѣтью по лѣвому берегу р. Волги. При правильномъ пониманіи интересовъ собственно г. Астрахани, а таковые должны оцѣниваться, при значительности его населенія и его торговыхъ оборотовъ, не ниже сотни милліоновъ рублей, невозможно даже допустить мысли о проведеніи дороги по правому берегу, такъ какъ таковая принесла бы г. Астрахани полное раззореніе.

Далѣе, въ интересахъ соляной и рыбной промышленности Астраханской губерніи, дающей громадный заработокъ многочисленному какъ мѣстному, такъ и пришлому населенію, и приносящей непосредственно весьма значительный доходъ казнѣ и рыбопромышленности, кромѣ того, какъ доставляющей бѣднѣйшимъ классамъ русскаго народа дешевую и здоровую пищу, требуется направить Астраханскую жел. дорогу по лѣвому берегу р. Волги. На этомъ берегу лежатъ два извѣстнѣйшихъ нашихъ соляныхъ озера: Элтонъ и Баскунчакъ. Вслѣдствіе разобщенія этихъ озеръ съ желѣзнодорожною сѣтью и неимѣнія отъ нихъ жел. дороги къ Астрахани, нуждающейся для своей рыбопромышленности въ хорошей соли, выработка оной на первомъ изъ указанныхъ озеръ прекратилась, а на второмъ сокращается съ громаднымъ ущербомъ для населенія.

Соединеніе этихъ озеръ желѣзнодорожнымъ путемъ съ одной стороны съ общею нашею сѣтью, а съ другой съ Астраханью вызвало бы вновь выработку соли на Элтонѣ—для снабженія ею рынковъ, лежащихъ на Волгѣ и на желѣзнодорожномъ пути, а на Баскунчакѣ способствовало бы развитію выработки соли, такъ какъ этою послѣднею, въ виду ея хорошихъ качествъ, стала бы замѣняться употребляемая нынѣ на рыбныхъ промыслахъ мѣстная плохаго качества соль. Устраненіе расходовъ по заготовкѣ запасовъ соли на зимній и весенній періоды въ теченіи предыдущей навигаціи, при возможности полученія Баскунчакской соли каждымъ крупнымъ и мелкимъ рыбопромышленникомъ и даже ловцами по мѣрѣ потребности отдѣльными вагонами, весьма благотворно отразилось-бы какъ на качествѣ рыбнаго товара, такъ равно и на его цѣнности.

Такимъ образомъ, какъ въ интересахъ развитія соляной промышленности, такъ и въ интересахъ рыбнаго дѣла проведеніе Астраханской жел. дороги черезъ Элтонъ и Баскунчакъ, т. е. по лѣвому бе-

регу р. Волги представляется безусловно необходимымъ. Нельзя при этомъ не замѣтить, что безъ соединенія сказанныхъ соляныхъ озеръ съ желѣзнодорожною сѣтью выработка соли и на Баскунчакѣ должна будетъ совершенно прекратиться, такъ какъ сбытъ оной на рынкахъ, лежащихъ на сѣти, дѣлается все болѣе и болѣе затруднительнымъ, вслѣдствіе конкуренціи съ Донецкою каменною солью, проникшей уже, при посредствѣ Балашово-Харьковской дороги, въ районъ приволжскихъ дорогъ. Потерявъ эти рынки, всѣ болѣе или менѣе самостоятельные солепромышленники прекратятъ дѣло на Баскунчакѣ, а при этомъ выработка на немъ соли ограничится мѣстными незначительными потребностями, а мѣстное населеніе потеряетъ единственный источникъ для заработковъ.

Лѣвобережная линія обслужитъ не только Астраханскіе рыбные промыслы, но и въ извѣстной мѣрѣ и рыбные промыслы сѣверо-восточной части Каспійскаго моря, откуда рыбные товары осенняго и зимняго улова могутъ поступать на дорогу по зимнему пути гужемъ, такъ какъ южная часть Урала окажется отстоящею отъ лѣвобережной линіи въ относительно небольшомъ разстояніи.

Изъ всѣхъ уѣздовъ Астраханской губерніи одинъ лишь Царевскій, лежащій на лѣвомъ берегу Волги, даетъ избытки хлѣба, вывозимые за предѣлы губерніи. Слѣдовательно, и въ интересахъ земледѣлія Астраханской губерніи лѣвобережная линія является наиболѣе желательною. Эта послѣдняя линія отвѣтитъ и потребностямъ киргизскаго населенія Астраханской губерніи, главный административный центръ коего—Ханская Ставка—будетъ вблизи отъ жел. дороги, которая и будетъ способствовать къ переходу сего населенія къ осѣдлой жизни, вызвавъ поселенія около станцій.

Ничему подобному желѣзнодорожная линія, проведенная по правому берегу р. Волги, отвѣтить не можетъ. Часть Астраханской губерніи, лежащая по правому берегу р. Волги, никакими естественными богатствами не обладаетъ; имѣющаго какое-либо значеніе земледѣлія здѣсь нѣтъ; населенія также. Подобная дорога могла бы лишь перехватить грузы, идущіе нынѣ транзитомъ черезъ Астрахань, обездоливъ послѣдній городъ.

Единственно, что имѣетъ значеніе изъ приводимыхъ основаній въ защиту правобережной линіи,—это относительно меньшая строительная длина ея сравнительно съ лѣвобережною; но врядъ-ли это обстоятельство можетъ играть такую роль, чтобы, ради незначительнаго сокращенія строительной длины проектируемой дороги, принести въ жертву г. Астрахань и интересы значительной части населенія Астраханской губерніи.

Кромѣ того, если строительная длина лѣвобережной линіи, со-

ставляющая отъ Астрахани до Камышина 439 верстъ, и превысить строительную длину правобережной отъ Форпоста до Царицына, исчисляемую въ 390—405 верстъ *), не только на 34—49 вер., какъ это въ дѣйствительности имѣетъ мѣсто, а даже на значительно большее число, то нельзя упускать изъ виду, что сдѣланная на постройку этого числа верстъ пути по лѣвому берегу затрата съ большимъ излишкомъ покроется доходомъ отъ перевозки одной соли, каковой правобережная имѣть, конечно, не будетъ.

Всѣ же прочіе грузы даже далеко въ большемъ количествѣ, пойдутъ на лѣвобережную линію, при которой общее разстояніе отъ Астрахани до Москвы, этого главнаго нашего торговопромышленнаго центра, и вообще до центральнаго промышленнаго района будетъ короче, чѣмъ при правобережной—на 77—92 вер. (отъ Астрахани до Москвы черезъ Камышинъ 1330 вер., а черезъ Царицынъ 1408 - 1423 вер.).

Главнѣйшія же торговыя сношенія какъ Астраханью, такъ Персіею, Среднею Азіею и вообще Каспійскимъ побережьемъ, производятся именно съ Москвою и центральнымъ промышленнымъ райономъ, такъ что указанное сокращеніе общаго пути перевозки для пассажировъ и товаровъ получаетъ особенное значеніе.

Затѣмъ лѣвобережная линія даетъ весьма существенное сокращеніе пути на 135—150 верстъ для всѣхъ сообщеній Астрахани съ приволжскими дорогами: Тамбово-Камышинскою, Козлово-Саратовскою, Сызрано-Вяземскою, Рязанско-Казанскою и съ Нижегородскою—въ виду предполагаемаго осуществленія Московско-Казанскою жел. дорогою соединительнаго пути отъ Нижняго-Новгорода до Рузаевки или другой станціи Рязанско-Казанской линіи. Сношенія же эти, при громадности района приволжскихъ дорогъ, включая Владимірскій и Шуйско-Ивановскій районы, представляютъ конечно не малый интересъ.

По той же лѣвобережной линіи общее разстояніе до Смоленска, съ окончаніемъ начатой постройки Данково-Смоленской линіи, будетъ также короче противъ правобережной на 43—58 верстъ.

Такимъ образомъ, при посредствѣ лѣвобережной линіи отъ Астрахани до всѣхъ почти рынковъ, лежащихъ къ сѣверу отъ линіи Царицынъ-Грязи-Орелъ-Брянскъ-Брестъ, разстояніе будетъ короче, чѣмъ при правобережной линіи, отъ 43 до 150 верстъ и лишь до рынковъ, расположенныхъ на указанной выше линіи и къ югу отъ нея **), разстояніе при посредствѣ лѣвобережной линіи будетъ длиннѣе отъ

*) Отъ Сарепты до Царицына придется все равно укладывать второй путь, тѣмъ болѣе, что пунктъ примыканія Тихорѣцко-Царицынской линіи въ Царицынѣ и безъ того уже сильно обремененъ.

**) За исключеніемъ Тихорѣцко-Царицынской и Владикавказской линій, не имѣющихъ для Астрахани значенія, такъ какъ сообщеніе съ ними будетъ происходить безразлично черезъ Петровскъ.

20 до 30 верстъ. Эта послѣдняя разница, если принять во вниманіе дѣйствующіе нынѣ тарифы на рыбные грузы, для которыхъ упомянутые рынки только и имѣютъ значеніе, отразится крайне малою величиною въ $^1/_3$—$^1/_2$ коп. на пудъ, съ избыткомъ покрываемые расположеніемъ станціи въ самой Астрахани съ ея пристанями и готовыми складами и хранилищами, и главное—существенными сокращеніями разстояній до важнѣйшихъ нашихъ центральныхъ рынковъ.

Если въ будущемъ можно ожидать нѣсколько большаго сокращенія разстояній отъ Царицына до нѣкоторыхъ южныхъ нашихъ районовъ при посредствѣ проектируемой такъ называемой Восточно-Донецкой жел. дороги отъ одной изъ станцій Волго-Донской вѣтви Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ до ст. Звѣрево или Лихой, то нельзя умолчать о громадномъ значеніи для лѣвобережной линіи проектируемыхъ соединеній станціи Николаевскъ Покровско-Уральской линіи со станціею Кротовка Самаро-Златоустовской ж. д. (по предложенію г. Министра Финансовъ) и далѣе, какъ логическое послѣдствіе, отъ ст. Ершовъ Покровско-Уральской линіи до Царицына черезъ Элтонъ. Одновременно Московско-Казанскою жел. дорогою проектируется соединить Казань съ одной стороны съ Вяткою, а съ другой—черезъ Чистополь до Уфы; соединеніе же Чистополя со строющеюся Кротовка-Сергіевскою линіею давно уже намѣчено.

Линія Кротовка (ст. Самаро-Златоустовской ж. д.) Николаевскъ-Элтонъ-Царицынъ, намѣчаемая съ цѣлью дать выходъ Самарскому и Сибирскому хлѣбу къ Новороссійскому порту, а равно съ цѣлью вызвать движеніе Уральскихъ рудъ на югъ и каменнаго угля Донецкаго на Уралъ, создастъ съ лѣвобережною Астраханскою линіею непрерывную заволжскую сѣть отъ Астрахани до Перми и въ Сибирь, а въ связи съ проектируемыми об-вомъ Московско-Казанской жел. дороги линіями до Вятки и Котласа на Сѣверной Двинѣ.

При посредствѣ сихъ линій Астрахань будетъ связана кратчайшими путями со всѣми важнѣйшими приволжскими и прикамскими городами. Такъ, напр., отъ Астрахани до Саратова въ такомъ случаѣ общее протяженіе линіи составило бы всего 670 верстъ—вмѣсто 1122 вер., получаемыхъ при правобережной дорогѣ; до Самары—945 вер.—вмѣсто 1454 вер. и т. д.

Значеніе лѣвобережной Астраханской линіи, какъ одного изъ звеньевъ Заволжской желѣзнодорожной сѣти, дѣлается вполнѣ яснымъ при одномъ взглядѣ на карту Россіи съ нанесенною на ней Заволжскою сѣтью отъ Астрахани черезъ Баскунчакъ-Элтонъ-Николаевскъ-Кротовку-Сергіево-Чистополь-Казань-Вятку до Котласа на Сѣверной Двинѣ и отъ Кротовки съ существующими уже Самаро-Златоустовскою, Уральскою горнозаводскою и Сибирскою желѣзными дорогами.

Сѣть эта соединяетъ самые значительные наши города между собою, съ Сибирью, съ сѣвероиъ Россіи и Ураломъ.

При этомъ само собою получается соединеніе Астрахани и съ Царицыномъ, а слѣдовательно и со всѣмъ югомъ Россіи (Астрахань-Элтонъ-Царицынъ—467 верстъ и Астрахань-Сарепта-Царицынъ отъ 390 до 405 верстъ) съ удлиненіемъ разстоянія противъ правобережной линіи всего лишь отъ 62 до 77 верстъ, но за то Элтонское озеро окажется соединеннымъ съ рынками сбыта не только черезъ Камышинъ, но и черезъ Царицынъ, что можетъ распространить Элтонскую соль и на рынкахъ, ближе лежащихъ къ Царицыну. Вмѣстѣ съ тѣмъ Элтонская соль найдетъ сбытъ также въ районахъ Покровско-Уральской, Оренбургской, Самаро-Златоустовской и далѣе на сѣверѣ въ виду того, что разница въ разстояніи съ одной стороны отъ Элтона, а съ другой—отъ Оренбурга, являющагося пунктомъ отправленія Илецкой соли до пункта соединенія Кротовско-Николаевской линіи съ Оренбургскою составляетъ лишь 240 верстъ въ пользу Оренбурга, а тарифная плата за это разстояніе будетъ ниже стоимости гужевой доставки Илецкой соли отъ Илецка до Оренбурга.

При посредствѣ указанной Заволжской сѣти снабженіе Астрахани, Каспійскаго побережья, Средней Азіи и частью Персіи хлѣбомъ въ разныхъ видахъ дѣлается до крайности удобнымъ и выгоднымъ, такъ какъ кромѣ всѣхъ районовъ приволжскихъ дорогъ, въ коихъ расположены самыя значительныя наши мукомольныя мельницы, въ снабженіи этомъ можетъ принять участіе все Заволжье и Сибирь, гдѣ цѣнность хлѣба, въ виду отдаленности отъ нихъ портовъ, всегда будетъ ниже, чѣмъ напр. на Кавказѣ при близости къ послѣднему вывозныхъ Азовско-Черноморскихъ портовъ.

Снабженіе тѣхъ же мѣстностей продуктами Уральской горной промышленности, особенно нуждающейся въ этомъ для своего развитія, сдѣлается вполнѣ доступнымъ.

Въ связи съ указанною Заволжскою сѣтью лѣвобережная Астраханская линія, независимо отъ ея мѣстнаго и громаднаго государственнаго значенія, какъ дороги, соединяющей въ наиболѣе цѣлесообразномъ направленіи важнѣйшій нашъ рыбопромышленный центръ и прикаспійскій портъ Астрахань съ сѣтью жел. дорогъ, войдетъ въ общій планъ сѣти Заволжскихъ дорогъ. Наоборотъ правобережная линія, давая худшіе результаты въ отношеніи соединенія съ существующею сѣтью, удлиняя разстоянія отъ Астрахани до нашихъ центральныхъ промышленныхъ рынковъ, не отвѣчая потребностямъ Астраханской губерніи и нанося страшный вредъ г. Астрахани,—нарушитъ и цѣлесообразность плана Заволжской желѣзнодорожной сѣти, имѣющей отвѣтить насущнѣйшимъ потребностямъ Уральской горной про-

мышленности и вообще громаднѣйшей производительной части нашего государства.

Такимъ образомъ и съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ, и съ точки зрѣнія важнѣйшихъ государственныхъ интересовъ, и наконецъ съ точки зрѣнія цѣлесообразности плана желѣзнодорожной сѣти невозможно допустить для Астраханской жел. дороги иное направленіе,— какъ лѣвобережное. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 8 августа № 189, 9 авг. № 190 и 11 авг. № 192.— «Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 8 августа № 2499, 9 авг. № 2500, 10 авг. № 2501 и 11 авг. № 2502).

CXXIV.

Отчеты „Астрах. Вѣстника“ и „Астрах. Листка“ о засѣданіяхъ Астрах. городской думы 20—22 августа 1897 г. и постановленіе думы объ отправленіи въ С.-Петербургъ особой депутаціи для поддержанія ходатайства города по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ.

Въ засѣданіи думы 20 августа 1897 г. гласный И. Г. Сергѣевъ, въ виду разсылки Ряз.-Уральскимъ об-вомъ записки о предпочтительности лѣвобережнаго направленія проектируемой на Астрахань жел. дороги, поинтересовался узнать: въ какомъ положеніи находится дѣло? представлено ли ходатайство думы по принадлежности? каковы послѣдствія? Д. Н. Сергѣевъ, присоединяясь къ запросу, высказалъ, что, по его мнѣнію, городу необходимо имѣть въ С.-Петербургѣ ходатайствующую комиссію, вообще времени терять не слѣдовало бы. И. д. городскаго головы обѣщалъ представить справку въ это же собраніе. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 22 августа № 2512).

Въ собраніи думы 20 августа 1897 г. гласный И. Г. Сергѣевъ, указавъ на разосланныя по городу и напечатанныя въ мѣстныхъ газетахъ соображенія о проведеніи жел. дороги въ Астрахань, а также на состоявшееся постановленіе думы о возбужденіи всенодданнѣйшаго ходатайства о проведеніи дороги по лѣвому берегу р. Волги, поинтересовался узнать: исполнено ли это думское постановленіе? Г. Сергѣевъ просилъ предсѣдательствующаго навести по этому поводу справку и доложить думѣ на слѣдующій же день. При этомъ гласный Д.

Сѣть эта соединяетъ самые значительные наши города между собою, съ Сибирью, съ сѣвероmъ Россіи и Ураломъ.

При этомъ само собою получается соединеніе Астрахани и съ Царицыномъ, а слѣдовательно и со всѣмъ югомъ Россіи (Астрахань-Элтонъ-Царицынъ—467 верстъ и Астрахань-Сарепта-Царицынъ отъ 390 до 405 верстъ) съ удлиненіемъ разстоянія противъ правобережной линіи всего лишь отъ 62 до 77 верстъ, но за то Элтонское озеро окажется соединеннымъ съ рынками сбыта не только черезъ Камышинъ, но и черезъ Царицынъ, что можетъ распространить Элтонскую соль и на рынкахъ, ближе лежащихъ къ Царицыну. Вмѣстѣ съ тѣмъ Элтонская соль найдетъ сбытъ также въ районахъ Покровско-Уральской, Оренбургской, Самаро-Златоустовской и далѣе на сѣверѣ въ виду того, что разница въ разстояніи съ одной стороны отъ Элтона, а съ другой—отъ Оренбурга, являющагося пунктомъ отправленія Илецкой соли до пункта соединенія Кротовско-Николаевской линіи съ Оренбургскою составляетъ лишь 240 верстъ въ пользу Оренбурга, а тарифная плата за это разстояніе будетъ ниже стоимости гужевой доставки Илецкой соли отъ Илецка до Оренбурга.

При посредствѣ указанной Заволжской сѣти снабженіе Астрахани, Каспійскаго побережья, Средней Азіи и частью Персіи хлѣбомъ въ разныхъ видахъ дѣлается до крайности удобнымъ и выгоднымъ, такъ какъ кромѣ всѣхъ районовъ приволжскихъ дорогъ, въ коихъ расположены самыя значительныя наши мукомольныя мельницы, въ снабженіи этомъ можетъ принять участіе все Заволжье и Сибирь, гдѣ цѣнность хлѣба, въ виду отдаленности отъ нихъ портовъ, всегда будетъ ниже, чѣмъ напр. на Кавказѣ при близости къ послѣднему вывозныхъ Азовско-Черноморскихъ портовъ.

Снабженіе тѣхъ же мѣстностей продуктами Уральской горной промышленности, особенно нуждающейся въ этомъ для своего развитія, сдѣлается вполнѣ доступнымъ.

Въ связи съ указанною Заволжскою сѣтью лѣвобережная Астраханская линія, независимо отъ ея мѣстнаго и громаднаго государственнаго значенія, какъ дороги, соединяющей въ наиболѣе цѣлесообразномъ направленіи важнѣйшій нашъ рыбопромышленный центръ и прикаспійскій портъ Астрахань съ сѣтью жел. дорогъ, войдетъ въ общій планъ сѣти Заволжскихъ дорогъ. Наоборотъ правобережная линія, давая худшіе результаты въ отношеніи соединенія съ существующею сѣтью, удлиняя разстоянія отъ Астрахани до нашихъ центральныхъ промышленныхъ рынковъ, не отвѣчая потребностямъ Астраханской губерніи и нанося страшный вредъ г. Астрахани,—нарушитъ и цѣлесообразность плана Заволжской желѣзнодорожной сѣти, имѣющей отвѣтить насущнѣйшимъ потребностямъ Уральской горной про-

мышленности и вообще громаднѣйшей производительной части нашего государства.

Такимъ образомъ и съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ, и съ точки зрѣнія важнѣйшихъ государственныхъ интересовъ, и наконецъ съ точки зрѣнія цѣлесообразности плана желѣзнодорожной сѣти невозможно допустить для Астраханской жел. дороги иное направленіе,— какъ лѣвобережное. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 8 августа № 189, 9 авг. № 190 и 11 авг. № 192.— «Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 8 августа № 2499, 9 авг. № 2500, 10 авг. № 2501 и 11 авг. № 2502).

CXXIV.

Отчеты „Астрах. Вѣстника“ и „Астрах. Листка“ о засѣданіяхъ Астрах. городской думы 20—22 августа 1897 г. и постановленіе думы объ отправленіи въ С.-Петербургъ особой депутаціи для поддержанія ходатайства города по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ.

Въ засѣданіи думы 20 августа 1897 г. гласный И. Г. Сергѣевъ, въ виду разсылки Ряз.-Уральскимъ об-вомъ записки о предпочтительности лѣвобережнаго направленія проектируемой на Астрахань жел. дороги, поинтересовался узнать: въ какомъ положеніи находится дѣло? представлено ли ходатайство думы по принадлежности? каковы послѣдствія? Д. Н. Сергѣевъ, присоединяясь къ запросу, высказалъ, что, по его мнѣнію, городу необходимо имѣть въ С.-Петербургѣ ходатайствующую комиссію, вообще времени терять не слѣдовало бы. И. д. городскаго головы обѣщалъ представить справку въ это же собраніе. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 22 августа № 2512).

Въ собраніи думы 20 августа 1897 г. гласный И. Г. Сергѣевъ, указавъ на разосланныя по городу и напечатанныя въ мѣстныхъ газетахъ соображенія о проведеніи жел. дороги въ Астрахань, а также на состоявшееся постановленіе думы о возбужденіи всенодданнѣйшаго ходатайства о проведеніи дороги по лѣвому берегу р. Волги, поинтересовался узнать: исполнено ли это думское постановленіе? Г. Сергѣевъ просилъ предсѣдательствующаго навести по этому поводу справку и доложить думѣ на слѣдующій же день. При этомъ гласный Д.

Н. Сергѣевъ замѣтилъ, что городу безъ депутаціи въ Петербургѣ не обойтись и что въ виду важности этого дѣла слѣдуетъ, елико возможно, поторопиться. Гласный В. И. Склабинскій напомнилъ, что своевременно говорилось уже въ думѣ о необходимости посыла депутаціи, но гласные отклонили это предложеніе. («Астрахан. Листокъ» 1897 г. 22 августа № 202).

Выслушавъ въ засѣданіи 22 августа докладъ управы по вопросу о проведеніи до Астрахани жел. дороги по лѣвому берегу р. Волги съ устройствомъ станціи въ самомъ городѣ, дума постановила отправить въ С.-Петербургъ для поддержанія ходатайства города депутацію въ составѣ: гор. головы И. Н. Плотникова, уѣзднаго предводителя дворянства Д. Н. Сергѣева, предсѣдателя биржеваго комитета А. М. Солина и рыбопромышленника Ф. П. Неизвѣстнова. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 23 августа № 2513.—Сн. «Астрах. Листокъ» 1897 г. 23 августа № 203).

Въ засѣданіи думы 22 августа 1897 г., по объявленіи вопроса объ Астраханской жел. дорогѣ, членъ управы *А. К. Беттихеръ*, оговорившись, что уполномоченъ на то г. губернаторомъ ген.-лейтенантомъ М. А. Газенкампфъ, заявилъ, что Его Превосходительство, вполнѣ раздѣляя идею о соединеніи Астрахани съ общей желѣзнодорожною сѣтью, въ бытность свою въ С.-Петербургѣ, имѣлъ по этому вопросу разговоръ съ гг. Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ, и находитъ, что со стороны Астраханской думы было бы вполнѣ умѣстнымъ возобновить теперь свое ходатайство о возможно скорѣйшемъ проведеніи въ Астрахань жел. дороги, причемъ Его Превосходительство изъявилъ согласіе оказать съ своей стороны содѣйствіе къ удовлетворенію ходатайства думы въ этомъ смыслѣ, независимо отъ того направленія желѣзнодорожной линіи, за которое она признаетъ цѣлесообразнымъ высказаться.

Сообщеніе г. Беттихеръ было выслушано гласными съ живѣйшею радостью. Послышались дружные возгласы: «слѣдуетъ ходатайствовать, избрать и отправить особую депутацію».

Затѣмъ прочитанъ былъ докладъ управы объ историческомъ ходѣ желѣзнодорожнаго вопроса. Между прочимъ выяснилось, что всеподданнѣйшее ходатайство думы по этому вопросу на Высочайшее Имя представлено гор. головой по принадлежности (чрезъ г губернатора) 13 февраля текущаго года. Дума пожелала прослушать текстъ ходатайства, что и было исполнено.

И. Г. Сергѣевъ. Для чего избирать депутацію? Что она будетъ дѣлать въ С.-Петербургѣ?

Д. Н. Сергѣевъ. Дѣлая третьяго дня предложеніе о внесеніи настоящаго вопроса на обсужденіе думы, я имѣлъ въ виду, что депутація обратится за содѣйствіемъ къ нашимъ почетнымъ гражданамъ—бывшимъ губернаторамъ—и будетъ ходатайствовать, просить и кланяться по ихъ указаніямъ, гдѣ слѣдуетъ.

И. Г. Сергѣевъ. Если посылать депутацію, то нужно ее уполномочить и снабдить инструкціей для дѣйствій; посылать депутацію, такъ къ Министру Путей Сообщенія.

С. Я. Гарановъ. Я слышалъ, что *вопросъ объ Астраханской жел. дорогѣ будетъ разрѣшенъ въ сентябрѣ;* нужно спѣшить

Д. Н. Сергѣевъ. Поэтому-то депутація особенно умѣстна и желательна; необходимо прибѣгнуть къ содѣйствію нашихъ почетныхъ гражданъ: Н. Н. Биппена, кн. Л. Д. Вяземскаго и Н. Н. Тевяшева.

Ф. П. Неизвѣстновъ. Депутація во всякомъ случаѣ не мѣшаетъ.

В. И. Склабинскій. Депутація можетъ дополнить наше ходатайство разными болѣе или менѣе важными свѣдѣніями и мелочами; депутацію въ виду этого предлагалъ бы выбрать изъ разнородныхъ элементовъ; въ составъ ея слѣдовало-бы включить городскаго голову, какъ представителя общественнаго управленія, Д. Н. Сергѣева, какъ предводителя дворянства, тоже ходатайствующаго о скорѣйшемъ проведеніи жел. дороги, и одного изъ извѣстныхъ коммерсантовъ, ознакомленныхъ съ положеніемъ дѣлъ въ дельтѣ Волги,—лучшимъ представителемъ былъ-бы И. В. Беззубиковъ.

Голоса. Нѣтъ, лучше А. М. Солина, онъ нашъ предсѣдатель, дѣло знаетъ не хуже.

С. П. Серебряковъ. Отправить депутацію безусловно необходимо; если дорога пройдетъ по правому берегу, то убьетъ Астрахань.

И. Г. Сергѣевъ. Желательно бы просить Н. Н. Биппена; если согласится, лучшаго представителя и имѣть не можемъ.

Д. Н. Сергѣевъ. Нисколько не отрицаю, но не думаю, чтобы Николай Николаевичъ согласился принять такое предложеніе, хотя знаю, что онъ всей душой готовъ оказать содѣйствіе, сохранивъ объ Астрахани чудныя воспоминанія.

О постановленіи думы и о составѣ депутаціи мы уже сообщали. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 24 августа № 2514).

Въ засѣданіи думы 22 августа 1897 г., предъ докладомъ по вопросу о проведеніи жел. дороги до Астрахани, членъ управы г. *Беттихеръ* заявилъ собранію, что г. Начальникъ губерніи уполномочилъ

его сообщить думѣ, что, сочувствуя проведенію жел. дороги до Астрахани, г. Начальникъ губерніи, въ бытность свою въ С.-Петербургѣ, подготовилъ почву для осуществленія этого предпріятія. Онъ видѣлся и говорилъ по этому вопросу съ гг. Министрами Финансовъ и Путей Сообщенія, и находитъ, что думѣ умѣстно послать въ Петербургъ депутацію съ ходатайствомъ о скорѣйшемъ проведеніи дороги, при чемъ г. Начальникъ губерніи обѣщаетъ поддержать то направленіе дороги, которое изберетъ думское собраніе.

Послѣ заявленія г. Беттихера гласный *С. Я. Гаркавовъ* замѣтилъ, что, какъ онъ слышалъ, вопросъ объ Астраханской жел. дорогѣ разрѣшится въ сентябрѣ мѣсяцѣ.

Затѣмъ послѣдовало чтеніе доклада по этому вопросу и всеподданнѣйшаго прошенія, посланнаго на Высочайшее Имя въ апрѣлѣ мѣсяцѣ, согласно постановленію думы.

И. Г. Сергѣевъ заявилъ, что онъ не видитъ необходимости посылать депутацію. По мнѣнію гласнаго, городу слѣдуетъ обратиться къ своему почетному гражданину сенатору Н. Н. Бишенъ, который, разумѣется, не откажется помочь городу въ такомъ важномъ дѣлѣ и которому удобнѣе и легче устроить это, чѣмъ кому бы то ни было. Можно также просить городскаго голову о томъ же.

Д. Н. Сергѣевъ предлагаетъ послать депутацію, имѣя въ виду, что она явится къ нашимъ почетнымъ гражданамъ, которые не откажутъ указать ей путь къ достиженію цѣли. Гласный находитъ, что посылка депутаціи необходима.

В. И. Склабинскій высказывается, какъ и прежде, за отправку депутаціи съ мѣста; она необходима тѣмъ болѣе, что, при возбужденіи ходатайства—быть можетъ—понадобится выяснить всѣ подробности и мелочи дѣла, могущія серьезно вліять на исходъ дѣла. Гласный предлагаетъ послать депутацію изъ лицъ разныхъ слоевъ общества и рекомендуетъ избрать гор. голову И. Н. Плотникова, Д. Н. Сергѣева, какъ представителя дворянства, и г. Беззубикова, представителя купечества. Представительство Д. Н. Сергѣева важно еще потому, что дворянство, ходатайствуя о дорогѣ, не указало направленія; командируя Д. Н. Сергѣева, мы въ его лицѣ пріобрѣтаемъ и защитника лѣвобережнаго направленія; что касается г. Беззубикова, то онъ, какъ арендаторъ крупнѣйшаго хозяйства въ восточной половинѣ дельты, ближе другихъ знакомъ съ условіями, благопріятствующими проведенію лѣвобережной дороги.

С. П. Серебряковъ. Депутацію послать необходимо.

И. Г. Сергѣевъ съ присущею ему горячностью отстаиваетъ свое мнѣніе и находитъ, что отправка депутаціи совершенно безцѣльна.

Что будетъ дѣлать депутація? Ходатайство на Высочайшее Имя уже подано. Депутація ничего не сдѣлаетъ.

Д. Н. Сергѣевъ. Для возбужденія ходатайства нужно имѣть полномочія. Сенаторъ Н. Н. Биппенъ можетъ почему либо не принять полномочія отъ города, но если къ нему явится депутація и объяснитъ всю важность дѣла, онъ, безъ сомнѣнія, окажетъ ей всякое содѣйствіе, также какъ и другіе почетные граждане: кн. Вяземскій, графъ Бахметевъ-Протасовъ и генералъ Тевяшевъ. Депутація необходима, безъ нея обойтись нельзя.

Всѣ гласные, кромѣ И. Г. Сергѣева, высказываются за отправку депутаціи, причемъ вмѣсто г. Беззубикова предлагаютъ избрать А. М. Солина и кромѣ того Ф. П. Неизвѣстнова.

В. И. Склабинскій. Желательно было бы, чтобы г. Солинъ поѣхалъ въ качествѣ депутата и отъ биржеваго комитета. Мы изберемъ г. Солина, но будемъ просить комитетъ, чтобы и онъ присоединился къ нашему ходатайству.

Рѣшеніе думы по этому вопросу сообщено нами вчера (‹Астрах. Листокъ› 1897 г. 24 августа № 204).

CXXV.

Письмо къ редактору „Астрах. Листка“ Ѳ. С. Малышева, управляющаго Астрах. отдѣленіемъ Волжско-Камскаго коммерч. банка, о правобережномъ направленіи Астрах. жел. дороги, какъ наивыгоднѣйшемъ, и замѣтка г. Мѣстнаго публициста по поводу этого письма.

Милостивый Государь,

Вячеславъ Ивановичъ!

Вопросъ о желѣзной дорогѣ для здѣшняго края слишкомъ важенъ, и поэтому я позволяю себѣ надѣяться, что въ интересахъ выясненія истины не откажете въ помѣщеніи въ вашей газетѣ и нѣсколько иныхъ сообщеній о направленіи дороги, чѣмъ тѣ, которыя высказаны въ помѣщенной недавно въ обѣихъ мѣстныхъ газетахъ запискѣ *„по вопросу о соединеніи города Астрахани съ общею сѣтью“* и т. д.

Судя по допущеннымъ въ запискѣ натяжкамъ, записка писана, очевидно, однимъ изъ агентовъ дороги, заинтересованной въ полученіи концессіи на постройку, и при томъ совершенно незнакомымъ ни

съ коммерческою стороною дѣла, ни со статистикою. Излишне приводить доказательства этому, потому что дѣловымъ людямъ они извѣстны не хуже моего.

Для уясненія вопроса о наиболѣе выгоднѣйшемъ направленіи дороги необходимо ясно опредѣлить: *для какихъ именно интересовъ* необходима и наиболѣе полезна дорога?

Никакого сомнѣнія не можетъ быть въ томъ, что здѣсь дорога болѣе всего необходима въ чисто коммерческихъ интересахъ *для расширенія дѣлъ, уже существующихъ,* а не такихъ, которыя, можетъ быть, впослѣдствіи осуществятся, а можетъ быть—и нѣтъ. Самый лучшій путь будетъ тотъ, по которому уже идутъ товары и который соединитъ пункты и мѣстности *съ установившимися уже* оживленными сношеніями. Только такой путь будетъ полезенъ краю, давая возможность развиваться существующей торговлѣ и поощряя, при поддержкѣ установившихся торговыхъ дѣлъ, основаніе новыхъ. Пути же, имѣющіе въ виду какія-то новыя неопредѣленныя цѣли, порождаютъ только разстройство въ торговлѣ и замѣшательство въ торговыхъ сношеніяхъ, съ сомнительною надеждою на развитіе новыхъ предпріятій.

До сего времени лѣвый берегъ р. Волги не владѣетъ никакимъ торговымъ путемъ, имѣющимъ хотя бы малѣйшее значеніе въ торговлѣ Астраханскаго края. По правому же берегу издавна установилось большое, хотя и неудобное, движеніе съ районами, имѣющими для Астрахани большое торговое значеніе. Для Астрахани необходимъ путь для вывоза товаровъ, которые могутъ зазимовать и, не имѣя выхода зимою, привезенные лежатъ, а отправляемые изъ другихъ мѣстъ передъ заморозками—минуютъ Астрахань. Эту необходимую службу можетъ выполнить *только правобережный* путь. Онъ ближе и удобнѣе всего, притомъ, безъ задержки въ теченіе всего года, связываетъ Астрахань со всѣмъ торговымъ міромъ. Одною изъ самыхъ заманчивыхъ сторонъ лѣвобережнаго направленія было соединеніе Астрахани съ Уральскимъ краемъ, но послѣ того, какъ на съѣздѣ Уральскихъ горнопромышленниковъ предлагаемое Ряз.-Уральскою дорогою благодѣяніе не было признано полезнымъ для Урала, а скорѣе вреднымъ, то понятно, что теперь не можетъ быть вопроса объ этомъ предпріятіи. Остается слѣдовательно рѣчь о воспособленіи Астраханскому земледѣлію на лѣвомъ берегу, садоводству, скотоводству и соледобыванію. По мнѣнію же автора вышеупомянутой записки, дорога, главнымъ образомъ, необходима для Астраханскихъ домовладѣльцевъ, которые могутъ яко бы потерять отъ того, что городъ можетъ перейти на правый берегъ Волги. Это самый коренной козырь для ходатайства, направляемаго въ ущербъ вѣками сложившимся торговымъ сношеніямъ, а если вдуматься глубже въ дѣло, то ходатайство это

вреднѣе всего отразится именно на интересахъ г. Астрахани и въ особенности Астраханскихъ домовладѣльцевъ, а будетъ выгодно для одной лишь Ряз.-Уральской дороги.

Прежде всего нужно обратить вниманіе на то, что Астрахань живетъ исключительно торговлею и въ особенности—рыбнымъ дѣломъ. Слѣдовательно, для торговли нужна дорога. Земледѣліе по климатическимъ условіямъ почти невозможно, и почти совершенно одинаково какъ на правомъ, такъ и на лѣвомъ берегахъ: при незначительной разницѣ для земледѣлія все равно,- по какому бы берегу ни пошла дорога. Кто хотя немного знакомъ съ земледѣліемъ, не можетъ не сознавать, что для земледѣлія въ Астраханскомъ краѣ нужно орошеніе, и сколько дорогъ ни проведи, все равно земледѣліе здѣсь не поднимется. Для снабженія же края, страдающаго отъ недостатка хлѣба, дорога по правому берегу принесетъ болѣе пользы, чѣмъ по лѣвому. Для садоводства правый берегъ также важнѣе, такъ какъ онъ лучше соединяетъ край съ большими потребительными центрами, а еще важнѣе для него хорошо поставленное пароходство. Для соледобыванія также важнѣе приспособленіе для дешеваго выхода соли на Волгу; съ Волги соли всего удобнѣе и дешевле попасть на рыбные промысла и въ самую Астрахань, не говоря уже о тѣхъ случаяхъ, когда соль направляется въ другіе города по Волгѣ. Скотоводство не представляетъ большой вывозной статьи, скорѣе всего оно недостаточно даже для Астраханскаго края. Неумѣлое пользованіе лугами и недостатокъ влаги тормозятъ развитіе скотоводства, а не отсутствіе жел. дороги.

Остается, слѣдовательно, подъ сомнѣніемъ только одинъ вопросъ: *какое направленіе выгоднѣе для Астраханскихъ домовладѣльцевъ?* Несомнѣнно, что они не могутъ не сознавать, что Астрахань можетъ развиваться только вмѣстѣ съ развитіемъ ея торговли; слѣдовательно, наиболѣе удобная для торговли дорога будетъ болѣе всего способствовать развитію Астрахани и увеличенію доходности ея домовладѣнія. Всѣ торговые люди отлично сознаютъ, что правобережное направленіе само по себѣ для торговли выгоднѣе всякаго иного. Но есть еще другая сторона, на которую рѣшительно не обращено вниманія, но которая даетъ правобережному направленію громадныя преимущества, а Астрахани и Астраханскимъ домовладѣльцамъ принесетъ такія выгоды, какихъ не можетъ дать никакое иное направленіе.

Одна лѣвобережная дорога будетъ стоить около 27 милліоновъ, правобережная—около 7 милліоновъ, т. е. дешевле на 20 милл. На эти 20 милл. можно построить желѣзный плашкоутный мостъ черезъ Волгу съ вокзаломъ въ самой Астрахани, да кромѣ того устроить морской каналъ, который не менѣе, если не болѣе, необходимъ для

Астрахани, чѣмъ желѣзная дорога, да сверхъ того останется до 2 милл. на устройство пристаней, находящихся теперь въ невозможномъ состояніи. Съ этими капиталами можно привести Астраханскую торговлю въ такое положеніе, въ какомъ она никогда не бывала доселѣ. Очевидно, что для интересовъ Астрахани и домовладѣльцевъ самое выгодное направленіе—*правобережное*, и они высказываются за лѣвобережное только по недоразумѣнію, въ ущербъ прямымъ своимъ интересамъ. Можно, однако, несомнѣнно надѣяться, что подобное ходатайство рѣшительно не имѣетъ никакихъ шансовъ на успѣхъ.

Примите увѣреніе въ совершенномъ уваженіи, съ коимъ имѣю честь быть

Вашимъ покорнѣйшимъ слугою

Ѳ. Малышевъ.

7 сентября 1897 г.

(«Астраханскій Листокъ» 1897 г. 10 сентября № 218).

Мнѣніе Ѳ. С. Малышева о наивыгоднѣйшемъ направленіи Астраханской жел. дороги чрезвычайно выгодно отличается отъ другихъ мнѣній своей *опредѣленностью* и *твердо-установленной точкой отправленія*.

Г. Малышевъ выходитъ изъ мысли, что данная жел. дорога имѣетъ *чисто-коммерческое* значеніе, а разъ признать это значеніе главнымъ и даже исключительнымъ, то логически само собою выходитъ, что надо принять и взглядъ почтеннаго автора вчерашняго письма о направленіи дороги. Такъ какъ ломка установившихся коммерческихъ путей—дѣло рѣдко полезное и всегда сопровождающееся значительными потрясеніями въ коммерческой жизни, то, въ виду давно упрочившихся сношеній Астрахани черезъ Царицынъ, проведеніе сюда рельсоваго пути исключительно-коммерческаго представляется естественнымъ.

Такова точка зрѣнія чисто-торговая. Вооруженный этой точкой зрѣнія, авторъ настолько доказателенъ, что очень трудно не подчиниться его аргументаціи.

Но, вѣдь, есть еще одна точка зрѣнія: *интересовъ сельскаго хозяйства и тѣхъ мѣстностей, которыя жел. дорога будетъ прорѣзывать*.

Въ этомъ отношеніи линія, идущая черезъ всю нашу губернію—отъ Астрахани до Николаевской слободы, имѣетъ несомнѣнно гораздо больше преимуществъ, чѣмъ линія Астраханско-Царицынская. Первая прорѣзала бы мѣстности гораздо болѣе благопріятныя для земледѣлія и скотоводства, чѣмъ тѣ угрюмыя и страшно-сухія степи, по которымъ проектируется правобережный путь.

Не отрицая относительной вѣрности и мѣткости замѣчанія Ѳ. С. Малышева, что для земледѣлія въ Астраханскомъ краѣ нужны не дороги, а орошеніе, и что скотоводство тормозится у насъ не отсутствіемъ жел. дорогъ, а неумѣлымъ пользованіемъ лугами и недостаткомъ влаги, слѣдуетъ дополнить, однако, что и скотоводство, и земледѣліе только тогда бываютъ выгодны, когда сбытъ продуктовъ того и другого облегченъ. Провели Сибирскую дорогу,—и пошли въ Россію Сибирскій хлѣбъ, Сибирская рыба, сало, кожи.

Взгляните на карту восточной Россіи, и вы увидите между р.р. Ураломъ и Волгой, между Уральской ж. дорогой и Каспіемъ туже «Сибирь» —необозримое пространство, лишенное всякихъ облегченныхъ путей сообщенія. Доколѣ эти милліоны десятинъ будутъ задыхаться въ отчужденіи?

Вполнѣ понятенъ смыслъ слѣдующаго замѣчанія Ѳ. С. Малышева: «Можно несомнѣнно надѣяться, что подобное ходатайство (=ходатайство о лѣвобережномъ направленіи) рѣшительно не имѣетъ никакихъ шансовъ на успѣхъ», но желалось бы убѣдиться не только въ наличномъ отсутствіи достаточныхъ доводовъ въ пользу лѣвобережнаго пути, но и въ томъ, что такихъ доводовъ вообще не найдется.

Нужно сказать правду: правобережное направленіе давно пропагандируется (лѣтъ 20), и въ его пользу давно уже собирались надлежащія данныя; вопросъ же о лѣвобережной дорогѣ совершенно новый и *мѣстными* дѣятелями и учрежденіями мало разработанный. Недостаточность разработки—это Ахиллесова пята всѣхъ подобныхъ проектовъ...

Не слѣдуетъ упускать изъ виду также и главенствующихъ теченій въ русской экономической жизни. Пока ею руководятъ интересы торговаго посредничества, и они же берутъ верхъ надъ остальными въ вопросахъ о желѣзнодорожныхъ направленіяхъ.

Кстати. Ѳ. С. Малышевъ полагаетъ возможнымъ и съ правобережной дорогой устроить вокзалъ въ Астрахани: придется только сооружить желѣзный плашкоутный мостъ черезъ Волгу. Но какое вліяніе окажетъ этотъ мостъ на судовое движеніе по фарватеру Волги у Астрахани? («Астрах. Листокъ» 1897 г. 11 сентября № 219).

Мѣстный публицистъ.

CXXVI.

Постановленіе Временнаго Совѣта по управленію внутреннею киргизскою ордою о возбужденіи ходатайства о лѣвобережномъ направленіи Астрах. жел. дороги чрезъ киргизскую степь.

Временный Совѣтъ по управленію внутреннею киргизскою ордою въ засѣданіи, состоявшемся при участіи ордынскихъ и русскихъ совѣтниковъ, правителей частей и управляющихъ округами и др. должностныхъ лицъ, обсудивъ вопросъ о проведеніи чрезъ Астраханскую губернію жел. дороги, постановилъ возбудить ходатайство о направленіи этой дороги по лѣвому берегу Волги чрезъ киргизскую степь, по слѣдующимъ основаніямъ:

1) Лѣвобережная линія упорядочитъ производство торговли, находящейся теперь въ рукахъ нѣсколькихъ десятковъ татаръ, сильно эксплоатирующихъ населеніе.

2) Она же откроетъ для бѣдныхъ киргизовъ (байгушей), не имѣющихъ своего скота, новые виды заработковъ, а также увеличитъ существующія разработки соли, лучшими рабочими на которыхъ считаются киргизы, и

3) Усиливъ притокъ русскаго населенія, жел. дорога послужитъ къ скорѣйшему водворенію среди кочевниковъ началъ русской гражданственности и культуры и ослабитъ вліяніе татаръ, которые теперь являются проводниками идей исламизма. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 29 сентября № 235).

Временный Совѣтъ по управленію внутреннею киргизскою ордою обсуждалъ вопросъ о предпочтительности лѣвобережнаго направленія предполагаемой Астраханской жел. дороги и, имѣя въ виду, что съ проведеніемъ жел.-дор. линіи по лѣвому берегу р. Волги дорога эта пройдетъ по землямъ внутренней киргизской орды, а главный административный и торговый центръ ордынскаго населенія—Ханская Ставка и Ахунскій хуторъ будутъ вблизи рельсоваго пути, призналъ необходимымъ присоединиться къ ходатайству Астраханской городской думы о постройкѣ дороги по лѣвому берегу р. Волги.

При этомъ, какъ мы слышали, Временный Совѣтъ руководился слѣдующими соображеніями:

1) Населеніе внутренней орды составляютъ болѣе 60 т. кибитокхозяевъ. Главное занятіе его—скотоводство, служащее почти един-

ственнымъ источникомъ какъ для уплаты казенныхъ и земскихъ повинностей, такъ и для удовлетворенія собственныхъ нуждъ. Размѣръ уплачиваемыхъ ордынцами податей и повинностей превышаетъ 220 т. руб. въ годъ.—На пріобрѣтеніе предметовъ первой необходимости, для потребленія и хозяйства,—если предположить, что каждый кибиткохозяинъ истратитъ всего лишь 50 р. въ годъ,—ежегодный расходъ всего населенія достигнетъ 3 милл. рублей. На покрытіе этихъ расходовъ киргизы должны продать скота, шерсти, кожи, сала и пр. на сумму не менѣе 3.220,000 руб. Такимъ образомъ общіе обороты торговли только на предметы первой необходимости превышаютъ 6 м. руб., хотя въ дѣйствительности они значительно больше этой суммы. —Торговля въ ордѣ производится во многихъ пунктахъ, преимущественно же въ 3 поселкахъ: Ханской Ставкѣ, Новой Казанкѣ и Таловкѣ. Вслѣдствіе разобщенія киргизской степи съ городами Астраханской и другихъ губерній, замкнутости и непредпріимчивости кочеваго населенія, скупщиками скота и сырыхъ съ него продуктовъ являются, главнымъ образомъ, издавна поселившіеся въ ордѣ казанскіе татары. Равнымъ образомъ въ рукахъ ихъ сосредоточена торговля привозными товарами. Пользуясь отсутствіемъ конкуренціи, они покупаютъ предметы мѣстнаго производства значительно ниже дѣйствительной ихъ стоимости, тогда какъ привозимые ими товары: мануфактурные, галантерейные и др. сбываютъ по высокимъ цѣнамъ. При такой эксплоатаціи ордынское населеніе несетъ громадныя потери. Озабочиваясь изысканіемъ мѣръ къ установленію нормальныхъ цѣнъ какъ на предметы ввоза, такъ и вывоза, Временный Совѣтъ неоднократно предлагалъ пріѣзжающимъ на ханскія ярмарки скупщикамъ и торговцамъ завести постоянную торговлю въ степи. Но послѣдніе, въ виду изолированности орды и трудности передвиженія по ней, считаютъ неудобнымъ селиться здѣсь. Такимъ образомъ торговля въ киргизской степи, оставаясь въ зависимости отъ произвола нѣсколькихъ десятковъ торговцевъ-татаръ, будетъ служить и на будущее время источникомъ обогащенія лишь послѣднихъ, тормозя при этомъ прогрессивное развитіе благосостоянія мѣстнаго населенія. Между тѣмъ проектируемая по лѣвому берегу Волги жел. дорога сразу видоизмѣнитъ и урегулируетъ торговлю въ ордѣ: пройдя по территоріи киргизской степи, она приблизитъ орду къ торговымъ центрамъ Астраханской и др. губерній, доставитъ скотоводамъ новые рынки для сбыта скота живьемъ и тушами и разовьетъ торговлю во всѣхъ болѣе или менѣе заселенныхъ пунктахъ на благопріятныхъ для населенія условіяхъ.

2) Вслѣдствіе пережитыхъ киргизами неурожайныхъ годовъ и суровыхъ зимъ, нѣкоторые изъ нихъ или совсѣмъ лишились скота, или имѣютъ его въ очень ограниченномъ количествѣ. Не имѣя средствъ

на удовлетвореніе своихъ нуждъ, обѣднѣвшіе киргизы вынуждены были обратиться къ отхожимъ промысламъ и, между прочимъ, къ разработкѣ соли на Баскунчакскомъ соляномъ озерѣ. Въ настоящее время ломкою соли на этомъ озерѣ занято свыше 2,000 киргизъ. Добываемая на Баскунчакѣ соль доставляется на разные рынки дешевымъ способомъ только по Волгѣ въ навигаціонное время, а съ прекращеніемъ передвиженія по ней на 5 — 6 мѣсяцевъ вывозъ соли становится затруднительнымъ по дороговизнѣ доставки, а потому въ настоящее время разработка соли ограничивается только тѣмъ количествомъ, каковое можетъ быть вывезено за время навигаціи. Но съ проведеніемъ жел. дороги и открытіемъ, благодаря этому, безпрерывнаго пути соляная промышленность на этомъ озерѣ значительно разовьется. Равнымъ образомъ возобновится добыча соли и на расположенномъ въ 30 вер. отъ орды Элтонскомъ озерѣ, такъ какъ съ приближеніемъ къ нему рельсоваго пути получится возможность сбыта соли изъ этого озера въ верховьяхъ Волги и въ районѣ приволжскихъ жел. дорогъ. Съ развитіемъ соляной промышленности на двухъ упомянутыхъ озерахъ, несомнѣнно, потребуется и значительно большее число рабочихъ, которыми навѣрное явятся киргизы, какъ хорошо знакомые съ работами по добыванію соли и живущіе близъ названныхъ озеръ.

Наконецъ, 3) во внутренней ордѣ, не смотря на то, что она заселена киргизами съ 1801 г. и число ихъ превышаетъ теперь 350 т. душъ обоего пола, не имѣется ни городовъ, ни селъ, за исключеніемъ трехъ поселковъ. Киргизы, ведя кочевой образъ жизни, разбросаны по всему огромному пространству степи и находятся въ полномъ разобщеніи съ русскими. Имѣя постоянныя торговыя сношенія съ единовѣрцами-татарами и будучи менѣе ихъ развитыми, киргизы подпали подъ ихъ вліяніе въ экономическомъ и др. отношеніяхъ. Это обстоятельство безусловно является тормазомъ къ сліянію киргизъ съ окружающимъ орду русскимъ населеніемъ. Проектируемая жел. дорога, открывая путь въ орду, вызоветъ приливъ въ киргизскую степь русскаго населенія, которое сблизится съ киргизами и явится, такимъ образомъ, противовѣсомъ нежелательнаго вліянія татаръ на ордынцевъ.

Такими-то соображеніями руководился Временный Совѣтъ, присоединяясь къ ходатайству городскаго самоуправленія о предпочтительности лѣвобережнаго направленія Астраханской жел. дороги. Оставляя въ сторонѣ вопросъ о выгодности въ коммерческомъ отношеніи этого направленія дороги для ея строителей, какъ подробно и точно уже разработанный, мы не можемъ не признать того громаднаго значенія, какое будетъ имѣть эта дорога для обширной и богатой киргизской степи, и вполнѣ присоединяемся къ заключенію Временнаго Совѣта. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 29 сентября № 2545).

CXXVII.

Предложеніе Рязано-Уральцевъ Самарской земской управѣ присоединиться къ ходатайству Ряз.-Ур. об-ва о разрѣшеніи сооруженія жел.-дор. линій: Царицынъ-Кротовка и Волга (лѣвый берегъ)-Астрахань.

Общество Ряз.-Уральской жел. дороги продолжаетъ усиленно хлопотать относительно прокладки двухъ большихъ линій для Заволжья. Изъ Самары пишутъ въ «В.-К. Край», что на дняхъ представитель об-ва г. Мольскій подалъ въ Самарскую земскую управу заявленіе, въ которомъ говоритъ слѣдующее: Ряз.-Уральское об-во, озабочиваясь вопросомъ соединенія Заволжья съ общей сѣтью жел. дорогъ, произвело изысканія и предполагаетъ вступить съ ходатайствами о разрѣшеніи сооруженій ширококолейныхъ линій: Царицынъ-Кротовка и Волга (лѣвый берегъ)-Астрахань. Линія эта должна пройти отъ Самаро-Златоустовской жел. дороги, перерѣжетъ уѣзды Самарскій и Николаевскій и пойдетъ къ Царицыну почти параллельно теченію Волги, а къ Астрахани пойдетъ чуть ли не по берегу рѣки. Эти линіи, въ связи съ движеніемъ по линіи Царицынъ-Тихорѣцкая, должны имѣть большое значеніе для нуждъ губерніи, причемъ Царицынъ-Кротовка является продолженіемъ линіи Царицынъ-Тихорѣцкая; она откроетъ кратчайшій путь для вывоза мѣстныхъ хлѣбовъ за границу черезъ Новороссійскъ и все грузовое движеніе будетъ ставить внѣ зависимости отъ случайностей навигаціи, что должно имѣть больше матеріальныхъ выгодъ для экспортеровъ, чѣмъ отправка хлѣба водянымъ путемъ. Вторая линія—Волга-Астрахань, соединяясь съ линіей Царицынъ-Кротовка, составитъ сплошную заволжскую желѣзнодорожную сѣть, связанную съ Сибирской и Уральской жел. дорогами. Тогда Самарская, Саратовская и Астраханская губерніи, нуждающіяся въ желѣзѣ и строевомъ матеріалѣ, будутъ получать въ изобиліи произведенія Урала и Сибири, Сибирскій хлѣбъ потечетъ на югъ по линіямъ, такъ какъ одна Астрахань потребляетъ хлѣба до 5.500,000 пудовъ. Обращая вниманіе на намѣченныя выгоды, представитель проситъ земство присоединиться къ ходатайству Рязано-Уральцевъ. При томъ, такъ какъ об-во Юго-Восточныхъ жел. дорогъ съ своей стороны также проектируетъ постройку правобережной линіи Царицынъ-Астрахань, то онъ предлагаетъ поспѣшить соединеннымъ ходатайствомъ. («Астрах. Губ. Вѣдомости» 1897 г. 1 октября № 95).

CXXVIII.

Свѣдѣнія о проектируемомъ направленіи желѣзнодорожной линіи по территоріи города Астрахани.

Депутація отъ городского общества, какъ слышно, выѣдетъ въ С.-Петербургъ въ 20 числахъ октября.—Кстати сообщимъ, что, по проекту, жел. дорога прорѣжетъ городскую территорію въ слѣдующихъ мѣстахъ: отъ Болды, у сѣнныхъ пристаней, по Болдинской степи чрезъ ипподромъ общества скачекъ, затѣмъ чрезъ Рождественскій бугоръ пройдетъ мимо сада «Отрадное» къ участку школы садоводства, гдѣ предположено выстроить главный вокзалъ «Астрахань»; далѣе—мимо Аѳонскаго кладбища чрезъ Кутумъ и Бѣлый ильмень вдоль Паробичева бугра по Царевской степи и выйдетъ чрезъ Царевъ близъ лѣсопилки Макарова къ Волгѣ, гдѣ проектируется устроить пристань. Весь путь такимъ образомъ займетъ только землю городского общества. Сдѣлано это, вѣроятно, во избѣжаніе затрудненій при отчужденіи подъ дорогу частновладѣльческихъ земель. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 5 октября № 2550).

CXXIX.

Отчеты „Астрах. Листка“ и „Астрах. Вѣстника“ о бывшемъ 7 октября 1897 г. въ квартирѣ г. Начальника Астрах. губерніи совѣщаніи по вопросу о выборѣ направленія жел. дороги на Астрахань.

Совѣщаніе это происходило 7 октября вечеромъ у г. Начальника губерніи ген.-лейтенанта М. А. Газенкампфъ подъ его предсѣдательствомъ и при участіи г.г.: Х. Н. Хлѣбникова, Д. Н. Сергѣева, Ѳ. С. Малышева, И. Н. Плотникова, И. М. Стрижева, П. О. Зубовича, В. І. Рушевскаго, Ф. П. Неизвѣстнова, А. И. Фортакова, С. П. Серебрякова, К. И. Попова, П. Е. Комова и И. В. Беззубикова. На собраніи этомъ присутствовали и представители мѣстной печати.

Г. *губернаторъ*. Я созвалъ васъ, г.г., чтобы сообща обсудить, что лучше для Астрахани, чего держаться въ жел.-дорожномъ вопросѣ. Спора нѣтъ, что для развитія края и усиленія сношеній съ Средней Азіей лѣвобережное направленіе лучше. Но, къ сожалѣнію, же-

лѣзнодорожный вопросъ, по моимъ свѣдѣніямъ, стоитъ такъ,—что если будутъ отстаивать непремѣнно лѣвую, то дороги не дадутъ вовсе, отложутъ въ дальній ящикъ; въ этихъ дѣлахъ все зависитъ отъ денегъ, которыми располагаетъ государство: чѣмъ дешевле стоитъ дорога, тѣмъ скорѣе ее разрѣшаютъ, тѣмъ легче ее строятъ; лѣвая дорога по смѣтѣ оцѣнена въ 36 милл., а правобережная—оцѣнивалась въ 8 съ чѣмъ-то еще тогда, когда не было Тихорѣцкой дороги, теперь же путь до Сарепты, по самому трудному участку, готовъ, значитъ—дорога будетъ стоить еще дешевле. Теперь, имѣя въ виду будущность Астраханскаго края, намъ и предстоитъ рѣшить,—что лучше: настаивать-ли на лѣвобережной, за которую высказались дума и биржевой комитетъ, или просить, чтобы скорѣе дали правобережную, но съ условіемъ, чтобы устроены были станція въ самой Астрахани и паровой паромъ черезъ Волгу; если послѣднее въ Саратовѣ возможно, то у насъ, на 600 верстъ южнѣе, гдѣ ледъ несравненно слабѣе, еще болѣе возможно. Я желалъ бы выслушать: что вы предпочитаете?

Ф. П. Неизвѣстновъ (рыбопромышленникъ). По правому берегу если дорогу провести, на той сторонѣ все и останется; Астрахань туда же перейдетъ, городъ уничтожится; не наше дѣло разсуждать о капиталѣ; ясное дѣло, что у кого больше дѣла на той сторонѣ, тотъ туда и тянетъ; даже храмы наши тогда упадутъ; вѣдь Министръ Государственныхъ Имуществъ изъявилъ согласіе, а тамъ—какъ хотятъ; мы же какъ Богу помолились, такъ и должно быть; въ лѣвой сторонѣ все главное въ губерніи, все главное движеніе, тамъ милліонъ народу, опять же киргизамъ хотятъ помогать; лучше совсѣмъ не надо дороги, чѣмъ проводить ее по правой сторонѣ.

А. И. Фортаковъ (и. д. предсѣдателя биржевого комитета). Если мало надеждъ на скорую постройку дороги по лѣвому берегу, тогда надо просить, чтобы скорѣе выстроили по горному; мы должны стараться имѣть дорогу скорѣе и не упускать случая; луговая, конечно, выгоднѣе краю, но когда приходится или ждать неопредѣленное время, или получить дорогу скоро, то я предпочитаю послѣднее.

К. И. Поповъ (управляющій отдѣленіемъ торгово-промышленн. банка). Если между Астраханью и Форпостомъ будетъ даже паромъ ходить, и тогда Астрахань перейдетъ на Форпостъ: лучше ждать еще 5 лѣтъ, но имѣть станцію въ городѣ; если городъ будетъ настойчиво ходатайствовать предъ высшимъ Правительствомъ, то получитъ дорогу и раньше; всѣ интересы Астрахани на лѣвой сторонѣ, а не на правой.

И. В. Беззубиковъ (рыбопромышленникъ). Дорога по правому берегу удобоисполнимѣе и хотя я заинтересованъ по лѣвому берегу, но очень можетъ быть что лѣвобережную не скоро проведутъ; тамъ

вѣдь масса препятствій: сплошное море воды; постройка дороги будетъ очень затруднительна: 30 мостовъ, озера, гати, баткачныя мѣста; отъ постройки правой дороги городъ ничего не потеряетъ, что мы видимъ на Нижнемъ; тамъ вокзалъ за Окой, однако городъ существуетъ? По правому берегу дорога выгоднѣе, скорѣе и сбыточнѣе.

С. П. Серебряковъ (солепромышленникъ). Я стою безусловно за лѣвую; ежели проведутъ дорогу по правой сторонѣ, то Астрахани будетъ конецъ черезъ какихъ нибудь 50 лѣтъ; будутъ двѣ Астрахани: одна здѣсь, другая на Форпостѣ; всѣ рыбныя, мучныя лавки, гостинницы, и весь служащій коммерческій людъ переберутся туда; всѣ недвижимости обезцѣнятся; поэтому нужно просить дорогу по лѣвой сторонѣ, хотя бы пришлось ждать ее 2—4—5 лѣтъ; лѣвая сторона въ экономическомъ отношеніи имѣетъ будущность; тамъ громадные запасы превосходной соли Чапчачи, достаточные для снабженія всей Европы; тамъ Баскунчакъ и Элтонъ; все это лежитъ втунѣ; тамъ скотоводство, которое дастъ матеріалъ для салотопеннаго производства; тамъ возникнутъ химическія производства; тамъ хлѣбородныя земли и сравнительно большое населеніе,—все это говоритъ за лѣвую дорогу. Что касается техническихъ затрудненій, то въ нихъ я не вѣрю; американцы хотятъ вести дорогу черезъ Беринговъ проливъ на соединеніе съ Сибирской дорогой, а намъ Болда помѣшаетъ? Вопросъ о деньгахъ также не входитъ въ наше разсмотрѣніе; передъ нами два конкурента;—и если одинъ конкурентъ обязывается дать станцію въ городѣ, то нечего намъ и разсуждать о стоимости; лѣвобережная будетъ только дороже и нѣсколько длиннѣе, но это не основаніе—рисковать городомъ! Можно еще цѣлый часъ говорить, приводя доводы за лѣвую; но одно скажу: намъ предлагаютъ дорогу по эту сторону, зачѣмъ же мы пойдемъ туда, за Волгу?

П. Е. Комовъ (рыбопромышленникъ). Если дорога будетъ по лѣвую сторону, то тамъ будетъ дамба 50 верстъ длиною; она можетъ запрудить городъ (Г. губернаторъ проситъ не отклоняться въ сторону техническихъ вопросовъ; «да и запрудить городъ, конечно, никому не позволятъ»); правая дорога дешевле, скорѣе будетъ сдѣлана и дастъ сообщеніе съ Чернымъ моремъ.

П. О. Зубовичъ (секретарь статистическаго комитета). Я стою за дорогу по лѣвому берегу; допустимъ, что въ видахъ выигрыша времени дорога построена по правому берегу; вѣдь желѣзная дорога, разъ построенная, оказываетъ глубокое и разностороннее вліяніе на жизнь края, и ее нельзя снять съ мѣста; надо имѣть въ виду будущее края и потому лучше вести дорогу по лѣвому берегу, а если этого скоро сдѣлать нельзя, то ждать.

В. І. Рушевскій (секретарь присутствія по городскимъ дѣламъ). Астрахань служитъ воротами изъ Европы въ Азію; издавна пріобрѣла значеніе транзитнаго и складочнаго пункта; это значеніе города развивалось, и теперь Астрахань стоитъ въ числѣ первыхъ городовъ по торговлѣ; за долгіе годы она накопила цѣнностей на сотни милліоновъ и эти цѣнности и свое положеніе она имѣетъ право за собою сохранить; полагаю, что дорога по правому берегу и дешевая, и скорая—погубитъ насъ; къ Форпосту примыкаютъ земли ничтожной цѣнности, пристани тамъ удобны,—ясно, что туда перейдутъ торговля и грузы,—и Астрахань, какъ складочный и транзитный пунктъ, страшно потеряетъ; выгоднѣе для насъ не имѣть дороги еще десятки лѣтъ, но добиться дороги лѣвой; опрометчиво просить дорогу по правому берегу, да и для населенія края она не дастъ ничего.

Г. губернаторъ. Я согласился бы, что можно ждать, еслибъ сѣть желѣзнодорожная оставалась въ неизмѣнномъ видѣ до постройки лѣвой дороги; но время идетъ, и другія дороги разрѣшаются; построена дорога до Петровска и она часть грузовъ уже отвлекла отъ Астрахани; достроена и, кажется, открыта уже и Тихорѣцкая; строится линія отъ Петровска до Дербента, которая, конечно, дойдетъ до Баку, и теперь уже нѣтъ сомнѣнія, что если мы скоро не получимъ дороги, то отъ насъ будутъ еще оттянуты грузы; они пойдутъ черезъ Петровскъ по Тихорѣцкой на Царицынъ; если же мы получимъ дорогу на Царицынъ, то весьма вѣроятно, что впослѣдствіи Петровскъ соединится желѣзною дорогою съ Астраханью, и будетъ непрерывное сообщеніе отъ Баку черезъ Петровскъ и Астрахань съ Царицыномъ. Тогда всѣ зимніе грузы съ моря пройдутъ черезъ Астрахань; если же мы будемъ медлить, то кто поручится, что морскіе грузы не пойдутъ черезъ Баку и Петровскъ и далѣе по Тихорѣцкой? Тогда мы соединенія и совсѣмъ не дождемся; и это не фантазіи, а неоспоримый фактъ. Я глубоко убѣжденъ, что для Астрахани всего важнѣе какъ можно скорѣе связаться желѣзною дорогою съ Царицыномъ; если же вы держитесь за лѣвый путь, то хлопочите о немъ, я вамъ мѣшать не буду.

В. І. Рушевскій. Петровская дорога открыта съ 91 года, но мы не видимъ никакихъ перемѣнъ; и опасности для Астрахани въ соединеніи Баку съ Петровскомъ я не нахожу никакой потому, что рѣчной фрахтъ всегда будетъ выгоднѣе желѣзнодорожнаго, и Волга всегда сохранитъ за собой преимущества дешеваго пути; кто касается зимнихъ грузовъ, то они или ничтожны, или держатся на складахъ до навигаціи; желѣзнодорожные грузы—это товары большой цѣнности и малой емкости; такихъ товаровъ идетъ съ моря немного, главные-же товары, громоздкіе и дешевые, идутъ водой, такъ что съ этой стороны отъ кавказскихъ желѣзныхъ дорогъ опасности для Астрахани нѣтъ.

вѣдь масса препятствій: сплошное море воды; постройка дороги будетъ очень затруднительна: 30 мостовъ, озера, гати, баткачныя мѣста; отъ постройки правой дороги городъ ничего не потеряетъ, что мы видимъ на Нижнемъ; тамъ вокзалъ за Окой, однако городъ существуетъ? По правому берегу дорога выгоднѣе, скорѣе и сбыточнѣе.

С. П. Серебряковъ (солепромышленникъ). Я стою безусловно за лѣвую; ежели проведутъ дорогу по правой сторонѣ, то Астрахани будетъ конецъ черезъ какихъ нибудь 50 лѣтъ; будутъ двѣ Астрахани: одна здѣсь, другая на Форпостѣ; всѣ рыбныя, мучныя лавки, гостинницы, и весь служащій коммерческій людъ переберутся туда; всѣ недвижимости обезцѣнятся; поэтому нужно просить дорогу по лѣвой сторонѣ, хотя бы пришлось ждать ее 2—4—5 лѣтъ; лѣвая сторона въ экономическомъ отношеніи имѣетъ будущность: тамъ громадные запасы превосходной соли Чапчачи, достаточные для снабженія всей Европы; тамъ Баскунчакъ и Элтонъ; все это лежитъ втунѣ; тамъ скотоводство, которое дастъ матеріалъ для салотопеннаго производства; тамъ возникнутъ химическія производства; тамъ хлѣбородныя земли и сравнительно большое населеніе,—все это говоритъ за лѣвую дорогу. Что касается техническихъ затрудненій, то въ нихъ я не вѣрю; американцы хотятъ вести дорогу черезъ Беринговъ проливъ на соединеніе съ Сибирской дорогой, а намъ Болда помѣшаетъ? Вопросъ о деньгахъ также не входитъ въ наше разсмотрѣніе; передъ нами два конкурента;—и если одинъ конкурентъ обязывается дать станцію въ городѣ, то нечего намъ и разсуждать о стоимости; лѣвобережная будетъ только дороже и нѣсколько длиннѣе, но это не основаніе—рисковать городомъ! Можно еще цѣлый часъ говорить, приводя доводы за лѣвую; но одно скажу: намъ предлагаютъ дорогу по эту сторону, зачѣмъ же мы пойдемъ туда, за Волгу?

П. Е. Комовъ (рыбопромышленникъ). Если дорога будетъ по лѣвую сторону, то тамъ будетъ дамба 50 верстъ длиною; она можетъ запрудить городъ (Г. губернаторъ проситъ не отклоняться въ сторону техническихъ вопросовъ; «да и запрудить городъ, конечно, никому не позволятъ»); правая дорога дешевле, скорѣе будетъ сдѣлана и дастъ сообщеніе съ Чернымъ моремъ.

П. О. Зубовичъ (секретарь статистическаго комитета). Я стою за дорогу по лѣвому берегу; допустимъ, что въ видахъ выигрыша времени дорога построена по правому берегу; вѣдь желѣзная дорога, разъ построенная, оказываетъ глубокое и разностороннее вліяніе на жизнь края, и ее нельзя снять съ мѣста; надо имѣть въ виду будущее края и потому лучше вести дорогу по лѣвому берегу, а если этого скоро сдѣлать нельзя, то ждать.

В. І. Рушевскій (секретарь присутствія по городскимъ дѣламъ). Астрахань служитъ воротами изъ Европы въ Азію; издавна пріобрѣла значеніе транзитнаго и складочнаго пункта; это значеніе города развивалось, и теперь Астрахань стоитъ въ числѣ первыхъ городовъ по торговлѣ; за долгіе годы она накопила цѣнностей на сотни милліоновъ и эти цѣнности и свое положеніе она имѣетъ право за собою сохранить; полагаю, что дорога по правому берегу и дешевая, и скорая—погубитъ насъ; къ Форпосту примыкаютъ земли ничтожной цѣнности, пристани тамъ удобны,—ясно, что туда перейдутъ торговля и грузы,—и Астрахань, какъ складочный и транзитный пунктъ, страшно потеряетъ; выгоднѣе для насъ не имѣть дороги еще десятки лѣтъ, но добиться дороги лѣвой; опрометчиво просить дорогу по правому берегу, да и для населенія края она не дастъ ничего.

Г. губернаторъ. Я согласился бы, что можно ждать, еслибъ сѣть желѣзнодорожная оставалась въ неизмѣнномъ видѣ до постройки лѣвой дороги; но время идетъ, и другія дороги разрѣшаются; построена дорога до Петровска и она часть грузовъ уже отвлекла отъ Астрахани; достроена и, кажется, открыта уже и Тихорѣцкая; строится линія отъ Петровска до Дербента, которая, конечно, дойдетъ до Баку, и теперь уже нѣтъ сомнѣнія, что если мы скоро не получимъ дороги, то отъ насъ будутъ еще оттянуты грузы; они пойдутъ черезъ Петровскъ по Тихорѣцкой на Царицынъ; если же мы получимъ дорогу на Царицынъ, то весьма вѣроятно, что впослѣдствіи Петровскъ соединится желѣзною дорогою съ Астраханью, и будетъ непрерывное сообщеніе отъ Баку черезъ Петровскъ и Астрахань съ Царицыномъ. Тогда всѣ зимніе грузы съ моря пройдутъ черезъ Астрахань; если же мы будемъ медлить, то кто поручится, что морскіе грузы не пойдутъ черезъ Баку и Петровскъ и далѣе по Тихорѣцкой? Тогда мы соединенія и совсѣмъ не дождемся; и это не фантазіи, а неоспоримый фактъ. Я глубоко убѣжденъ, что для Астрахани всего важнѣе какъ можно скорѣе связаться желѣзною дорогою съ Царицыномъ; если же вы держитесь за лѣвый путь, то хлопочите о немъ, я вамъ мѣшать не буду.

В. І. Рушевскій. Петровская дорога открыта съ 91 года, но мы не видимъ никакихъ перемѣнъ; и опасности для Астрахани въ соединеніи Баку съ Петровскомъ я не нахожу никакой потому, что рѣчной фрахтъ всегда будетъ выгоднѣе желѣзнодорожнаго, и Волга всегда сохранитъ за собой преимущества дешеваго пути; кто касается зимнихъ грузовъ, то они или ничтожны, или держатся на складахъ до навигаціи; желѣзнодорожные грузы—это товары большой цѣнности и малой емкости; такихъ товаровъ идетъ съ моря немного, главные-же товары, громоздкіе и дешевые, идутъ водой, такъ что съ этой стороны отъ кавказскихъ желѣзныхъ дорогъ опасности для Астрахани нѣтъ.

Ф. П. Неизвѣстновъ указываетъ на вредъ разнорѣчія по желѣзнодорожному вопросу; настаиваетъ, чтобы всѣ согласились на лѣвомъ пути, какъ выгоднѣйшемъ для самого города и уже получившемъ одобреніе Министра Государственныхъ Имуществъ.

И. М. Стрижевъ (правитель канцеляріи губернатора). Довольно затруднительно дать опредѣленный отвѣтъ,—что лучше: ждать лѣвой дороги, или получить теперь-же правую; съ точки зрѣнія интересовъ Астрахани кажется страшнымъ, если дорогу поведутъ по правому берегу, но доводы Вашего Превосходительства о невозможности тянуть время еще болѣе вѣски, и перспектива остаться безъ дороги еще болѣе страшна; поэтому высказываюсь за правую.

И. Н. Плотниковъ (городской голова). Трудно что либо прибавить новое къ сказанному о выгодности и полезности лѣво-бережнаго направленія; необходимо держаться за это направленіе: оно выгоднѣе и городу, и краю; и если нѣтъ оффиціальныхъ извѣстій о неудачѣ ходатайства за лѣвобережное, то и нужно держаться его; во всякомъ случаѣ мы должны добиваться того, что намъ важнѣе, хотя-бы пришлось ждать; когда будетъ дорога по лѣвой сторонѣ, то, вѣроятно, проведутъ и по правой, но если проведутъ по правой, то поздно будетъ и не для кого строить лѣвую: Астраханская торговля перейдетъ на ту сторону.

Г. губернаторъ. Итакъ, что-же дѣлать, если дорогу по лѣвому берегу намъ теперь не дадутъ?

Гг. Плотниковъ, Неизвѣстновъ, Рушевскій и Д. Н. Сергѣевъ. Тогда ждать.

Д. Н. Сергѣевъ. Какъ Астраханецъ, какъ гражданинъ, желающій процвѣтанія родного города и края, я стою за дорогу по лѣвому берегу,—или дороги намъ совсѣмъ не надо; лѣвая во всѣхъ отношеніяхъ выгоднѣе; лѣвый берегъ населеннѣе, богаче; дорога по лѣвой сторонѣ поможетъ развитію и росту края, правая-же пойдетъ вдали отъ поселеній, по пустынямъ, гдѣ ничего и никого нѣтъ; по лѣвой-же все: здѣсь соляные промыслы, скотоводство, огородничество, хлѣбопашество и т. д.

Г. губернаторъ проситъ *Ѳ. С. Малышева* высказать свое мнѣніе.

Ф. П. Неизвѣстновъ. Ваше Превосходительство! Я свое сказалъ, слова мои записали, а теперь позвольте мнѣ уйти. Не могу я этого слышать.

Выясняется, что Флоръ Петровичъ не въ состояніи спокойно выслушивать доводы въ пользу правобережной дороги. Г. губернаторъ разрѣшаетъ Ф. П. удалиться.

Ѳ. С. Малышевъ *) въ довольно большомъ докладѣ подвергъ критикѣ мнѣнія защитниковъ лѣвобережнаго направленія: послѣднее рекомендуется, какъ средство развитія экономической жизни въ лѣвобережной степи. Г. Малышевъ, ссылаясь на оффиціальныя свѣдѣнія, утверждаетъ, что лѣвобережная дорога не принесетъ особой пользы краю. Земледѣліе въ губерніи относительно—ничтожно и за недостаткомъ годныхъ земель сильно развиваться не можетъ; скотоводство кочевниковъ не улучшится: пастбища истощены; солепромышленность пользуется уже жел. путемъ на Баскунчакѣ и нуждается только въ удешевленіи тарифа; разработка Элтона Астраханскому краю никакой пользы не принесетъ, скорѣе повредитъ, отразившись на Баскунчакскомъ промыслѣ; самый городъ ничего не потеряетъ отъ дороги, напротивъ выиграетъ, потому что чрезъ Царицынъ вести ее удобнѣе; правобережная дорога, напримѣръ, рыбный рынокъ перетянетъ изъ Царицына въ Астрахань; пароходству также не грозитъ никакихъ опасностей, что и видно на опытѣ: постройка жел. дорогъ не повредила пароходству,—напротивъ, жел. дороги помогаютъ ему, вызывая новые грузы; фактически не вѣрно утвержденіе, что кавказскія дороги не оттягиваютъ грузы отъ Астрахани: Петровская дорога принимаетъ изъ Азіи громадное количество грузовъ; лѣвобережная дорога будетъ часто бездѣйствовать; весною и осенью неизбѣжны недѣльные и большіе перерывы по ней въ грузовомъ движеніи; при переплатахъ на тарифѣ еще будутъ и задержки на переправахъ; неизбѣжныя перевалки грузовъ весьма затормозятъ и затруднятъ движеніе по этой дорогѣ и удорожатъ перевозку; всѣхъ этихъ недостатковъ нѣтъ по правобережному направленію; нужно только ходатайствовать, чтобъ вокзалъ былъ въ городѣ, устроена была переправа черезъ Волгу и прорытъ каналъ къ морю; важно также улучшить пристани,—онѣ тѣсны и опасны въ пожарномъ отношеніи, на лѣвомъ же берегу мѣста много. Вообще же слѣдуетъ торопиться получить дорогу: Астрахань страшно много теряетъ вслѣдствіе ея отсутствія, и нужно оставить надежды—измѣнить постройкой лѣвой дороги установившіяся торговыя направленія; рынокъ къ себѣ этой дорогой Астрахань не перетянетъ, но себѣ самой непоправимо навредитъ;—въ сущности всѣ товары по лѣвой дорогѣ придется везти въ пустыню, потому что главные пути, по которымъ они движутся, идутъ не на востокъ, а на западъ.

В. І. Ушковскій. Вы оцѣниваете дорогу только съ точки зрѣнія торговой, но жел. дороги имѣютъ болѣе общее значеніе; дорога на Астрахань должна служить интересамъ всего края; нельзя

*) Сущность мнѣнія г. Малышева извѣстна читателямъ «Листка» изъ напечатанной недавно замѣтки; тѣ же самыя положенія г. Малышевымъ были развиты въ совѣщаніи подробнѣе и доказательнѣе.

отрицать, наприм., значеніе дороги для сельскаго хозяйства нашего края, когда наши уѣзды, возьмемъ Царевскій, благодаря сельскому хозяйству, составляютъ по благосостоянію исключительное явленіе во всей Россіи; Николаевская слобода отправляетъ милліоны пудовъ хлѣба; скотоводство въ губерніи также громадное.

Г. губернаторъ. Вся Россія есть хлѣбородная страна, и земледѣліе Царевскаго уѣзда сравнительно является совершенно ничтожной величиною; я не могу себѣ даже представить государственнаго человѣка, котораго можно было бы убѣдить вести дорогу по лѣвому берегу ради земледѣлія и скотоводства Царевскаго уѣзда. Вы опасаетесь парома въ Астрахани и хотите въ тоже время получить дорогу, которая упрется въ Волгу у Николаевской слободы и сведется съ Камышиномъ, также посредствомъ парового парома, но съ тою разницею, что этотъ паромъ будетъ уже совершенно внѣ сферы вашего вліянія. Да и дорога то ваша будетъ примыкать не къ Царицынской магистрали, развѣтвляющейся по тремъ важнѣйшимъ направленіямъ, а къ какой то глухой третьеразрядной линіи; затѣмъ возьмите фрахтъ, который несравненно дешевле на Царицынъ, тутъ и разстояніе короче, и дорога прямѣе,—тамъ дорога вдвое длиннѣе и хуже, и несравненно дороже.

Д. Н. Сергѣевъ. Мы озабочены процвѣтаніемъ города и края, и считаемъ лѣвую дорогу удовлетворяющей этой цѣли, а о финансовой и технической сторонахъ — не наше дѣло разсуждать.

Г. губернаторъ. Я не хочу непремѣнно подѣйствовать на ваши убѣжденія, но глубоко убѣжденъ, что вы очень много потеряете, если будете ожидать, пока вамъ дадутъ лѣвобережную.

Х. И. Хлѣбниковъ (губернскій предводитель дворянства и рыбопромышленникъ). Я нахожу недостаточно обоснованными возраженія противъ правой дороги; въ правительственныхъ мѣстахъ, отъ которыхъ зависитъ разрѣшеніе ходатайства, имѣются болѣе точныя свѣдѣнія, чѣмъ вы можете представить; я схожусь во взглядахъ на вопросъ о направленіи съ Ѳ. С. Малышевымъ. (Далѣе г. Хлѣбниковъ сдѣлалъ историческій обзоръ хода вопроса объ Астраханской жел. дорогѣ; изъ это обзора вытекало, что еще въ 1881 г. принципіально рѣшено было строить дорогу по правому берегу, но финансовыя обстоятельства того времени не позволили; затѣмъ въ 1894 г. вопросъ этотъ подняли частныя лица, и баронъ Дризенъ, произведя изысканія по правому берегу, предложилъ свой проектъ об-ву Юго-Восточныхъ дорогъ, но об-во отказалось, имѣя въ виду свои изысканія; переходя собственно къ вопросу о выборѣ направленія, г. Хлѣбниковъ прочиталъ слѣдующее:) Стоимость устройства жел. дороги по лѣвому берегу Волги съ паромомъ черезъ Волгу въ Камышинѣ, безъ подвижного состава, оп-

редѣлилась въ 31.000,000 руб.; полагая на затраченный капиталъ на постройку по 4% интереса годового, дорога должна зарабатывать для уплаты % по акціямъ въ годъ 1.240,000 р Затѣмъ на расходы по эксплоатаціи дороги, считая отъ Астрахани до Камышина 510 верстъ по 700 руб. на версту, дорога должна вырабатывать 357,000 руб. Итого 1.597,000 р. или для округленія счета положимъ 1.600,000 руб.—Стоимость дороги по правому берегу Волги, безъ подвижного состава, опредѣляется въ 8.200,000 р.; полагая на затраченный капиталъ на постройку также по 4% годового интереса, дорога должна зарабатывать для уплаты % по акціямъ—328,000 р. На расходы по эксплоатаціи дороги по разстоянію отъ Царицына до Астрахани 382 вер. также по 700 р. на версту дорога должна вырабатывать въ годъ 267,400. Итого 595,400 руб.; для круглаго счета положимъ 600,000 руб.—Предположимъ, что по дорогѣ будетъ пробѣгать ежегодно 20.000,000 пудовъ груза; для выручки по лѣвобережному направленію 1.600,000 р., тарифъ не можетъ быть менѣе 8 коп. за пудъ; для выручки по правобережному направленію 600,000 руб., тарифъ не можетъ быть менѣе 3 коп. за пудъ; не считая, повторяю, расходъ на подвижной составъ дороги, его ремонтъ и погашеніе. Очевидно, что для мѣстныхъ грузовъ по лѣвобережному направленію мы налагаемъ лишнихъ 5 коп. на пудъ за провозъ, а для транзитныхъ грузовъ установляемъ, вмѣсто 3-хъ, 8 коп. съ пуда;—результатомъ этого будетъ то, что грузы транзитные, какъ и всякіе грузы, ищущіе дешевой провозной платы, уйдутъ отъ Астрахани на другія дороги, къ другимъ городамъ: Петровску, Баку; а съ уходомъ грузовъ и торговой дѣятельности городъ будетъ падать и бѣднѣть. Недавно въ газетахъ очень удачно было указано на богатый когда-то посадъ Дубовку, у котораго по берегу Волги была обширная торговля лѣсомъ и желѣзомъ. Городъ остался на томъ же мѣстѣ, а торговля лѣсомъ и желѣзомъ перешла въ Царицынъ, и не въ самый городъ Царицынъ, а въ 2 и въ 4 верстахъ расположившись отъ центра города, и тѣмъ не менѣе почти деревня—Царицынъ превратился въ городъ, похожій уже на губернскій. Громадность разницы тарифныхъ ставокъ по правому и по лѣвому берегу не дастъ Правительству возможности согласиться съ лѣвобережнымъ направленіемъ. Понимая все это хорошо, оно и останавливается на правобережномъ. Мы же кромѣ разницы въ тарифахъ тутъ не можемъ не знать, что по правобережному направленію и далѣе тарифъ изъ Царицына къ центру Россіи, на югъ и юго-западъ и къ Черному морю дешевле, чѣмъ по лѣвобережному направленію.—Постоянно мы слышимъ, впрочемъ отъ нѣкоторыхъ только горожанъ, что при правобережномъ направленіи городъ перейдетъ на ту сторону Волги. Мнѣніе глубоко ошибочное. Нигдѣ города

не двигались и не переходили къ желѣзнодорожнымъ станціямъ. да и мѣста на правомъ берегу рѣки для постройки города нѣтъ, ибо близъ берега рѣки на большомъ пространствѣ должно заняться жел.-дорожными сооруженіями и разъѣздными путями, а строить городъ за 3, за 4 версты отъ рѣки, за желѣзнодорожными сооруженіями, охоты ни у кого не будетъ. Другое опасеніе домовладѣльцевъ-горожанъ въ томъ, что при правобережномъ направленіи ихъ торговые склады для транзитныхъ товаровъ опустѣютъ, товары будутъ складываться на той сторонѣ Волги, а при лѣвобережномъ сохранятъ свое значеніе, также ошибочно. Неужели же домовладѣльцы не знаютъ, что и при правобережномъ, и при лѣвобережномъ направленіи торговые склады устраиваются у полотна жел. дорогъ безвозмездно за землю, и каждому, отправляющему товары, какъ на той, такъ и на другой сторонѣ Волги, выгоднѣе выстроить при дорогѣ склады, чѣмъ нанимать,—слѣдовательно, результатъ будетъ одинъ и тотъ-же. Если-же городъ имѣетъ непремѣнное желаніе приблизиться къ желѣзно-дорожнымъ сооруженіямъ, то и при правобережномъ направленіи ему легко это сдѣлать, устроивъ плашкоутный разводный мостъ чрезъ Волгу, затрата на который будетъ не только окупаться, но и приносить доходъ отъ взиманія платы съ каждаго проходящаго и проѣзжающаго.—Изъ поставленныхъ выше цифръ ясно видно, что Правительство, въ интересахъ торговли и промышленности, разрѣшить можетъ только правобережное направленіе, такъ какъ постройка всякой дороги имѣетъ цѣлью удешевить провозъ товаровъ, что и достигнется правобережнымъ направленіемъ; ходатайство о лѣвобережномъ, не имѣя ни какихъ шансовъ на успѣхъ, въ то же время тормозитъ дѣло по устройству дороги на правомъ берегу; а съ этимъ вмѣстѣ откладывается и вопросъ объ углубленіи 9-ти и 12-футоваго рейдовъ. Между тѣмъ надо помнить объ обмелѣніи Волги и быстромъ обмелѣніи взморья, и если не разрѣшится скоро вопросъ о жел. дорогѣ, то не разрѣшится углубленіе рейда, а пойдетъ быстрое его обмелѣніе отъ скопленія большого числа судовъ. Удорожая такимъ способомъ провозъ товаровъ, вы насильственнымъ образомъ будете отгонять транзитные товары отъ Астрахани къ Петровску, Дербенту; заставите лицъ, производящихъ транзитную торговлю, имѣть жительство или пребываніе не въ Астрахани, а въ другомъ портѣ; кромѣ того вы лишите рѣчное пароходство тѣхъ грузовъ, которые оно имѣетъ теперь... Всѣмъ этимъ вы погубите городъ.—Я глубоко убѣжденнымъ былъ, и остаюсь сейчасъ, что уже много времени упущено въ не нужныхъ спорахъ о направленіи жел. дороги, и тѣмъ дана возможность Петровску перехватить часть транзитныхъ грузовъ отъ Астрахани. Бросьте этотъ расколъ, ни къ чему не ведущій, кромѣ гибели Аст-

рахани, ибо она такою, какою вы ее знаете, существуетъ благодаря только торговлѣ. Не гоните прочь транзитные товары, а привлекайте ихъ путемъ быстраго устройства дешевой дороги и затѣмъ скораго углубленія рейда; послѣднее и будетъ по окончаніи постройки дороги.—Такъ какъ я уже сказалъ, что всякая дорога строится для удешевленія провоза товаровъ, то я всегда буду прямо и открыто говорить и доказывать пользу правобережнаго, а не лѣвобережнаго направленія; то же, вѣроятно, долженъ дѣлать и представитель торговли—предсѣдатель биржеваго общества.

Г. губернаторъ. Чѣмъ Астрахань главнымъ образомъ живетъ? Она живетъ не хлѣбомъ, не фруктами, а рыбой, которая идетъ на Царицынъ; не думаете ли вы, что если бы разрѣшили лѣвую дорогу, то рыбу повезутъ на Камышинъ? Скорѣе она пойдетъ гужомъ на Царицынъ на тѣхъ же верблюдахъ, какъ и теперь; на эту малозначущую Камышинскую линію вы сами не повезете; а что же другое вы будете возить по жел. дорогѣ? Однѣ фрукты, овецъ?

В. І. Рушевскій. Повезутъ среднеазіатскіе товары, а зимой рыбу; зимняя рыба сбывается главнымъ образомъ въ Москву; не должно забывать, что дорога будетъ продолжена въ Закаспійскій край; грузы для нея всегда найдутся.

Г. губернаторъ. Это одно предположеніе; у васъ нѣтъ никакихъ доказательствъ; никакіе грузы не пойдутъ по лѣвому берегу, ибо слишкомъ невыгодно везти ихъ кружнымъ да еще побочнымъ путемъ. Вотъ тогда Астрахань дѣйствительно пропадетъ.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Директоръ департамента жел. дорогъ г. Максимовъ, превосходный знатокъ этого дѣла, тоже высказывается за правую дорогу; когда П. А. Орѣховъ говорилъ съ нимъ о дорогѣ на Камышинъ, ссылаясь на вредъ правой для судоходства, г. Максимовъ разбилъ его на всѣхъ пунктахъ, и самъ П. А. въ этомъ сознался.

Г. губернаторъ. Можно-ли разсчитывать на какого-то журавля въ небѣ—на среднеазіатскіе товары? гдѣ цифры этихъ среднеазіатскихъ товаровъ, которые провозятся черезъ Астрахань? Они идутъ теперь черезъ Петровскъ.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Необходимо сообразоваться со взглядами Правительства на жел.-дорожное дѣло, а до чего оно осторожно обращается съ деньгами, доказываетъ исторія Кавказской дороги; Правительство не рѣшилось затрачиваться на одну перевальную дорогу, и повело двѣ—одну съ Баку на Петровскъ, а другую по черноморскому берегу на Батумъ. Для дороги на Камышинъ нужно израсходовать лишнихъ 20 милл. и больше,—чего ради? На эти 20 милл. Правительство построитъ еще гдѣ нибудь дороги. Если вы будете настаивать на дорогѣ, стоющей 36 милл., вамъ никакой не дадутъ; Астра-

хани же дорога очень нужна, потому что городъ живетъ торговлей, а вы хотите дорогу прогнать.

С. П. Серебряковъ. Товары, идущіе на Царицынъ и на югъ Россіи, будутъ всегда отправляться на пароходахъ,—водою провозъ дешевле; зимніе же товары идутъ на Москву и Петербургъ и пойдутъ по лѣвой дорогѣ, которая къ Москвѣ ближе.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Совершенно не вѣрно, что товары будутъ идти водою на Царицынъ; $^2/_3$ повезутся жел. дорогой; когда дорога будетъ, мнѣ нѣтъ разсчета отправлять сельдей въ сентябрѣ, я отправлю въ ноябрѣ, когда холоднѣе и товаръ доброкачественнѣе и дороже; а весной я тоже повезу жел. дорогой за 3 к. пудъ, чтобы не содержать въ Царицынѣ лишнюю администрацію; это всякій рыбопромышленникъ скажетъ; да и Астрахань пріобрѣтетъ тогда лишній рынокъ, рыбные склады изъ Царицына перейдутъ сюда.

С. П. Серебряковъ. Массовые товары никогда не отправятся жел. дорогой, если есть параллельный водяной путь; зимніе же товары, какъ сбываемые на Москву, куда путь черезъ Камышинъ ближе, этой дорогой и пойдутъ.

Г. губернаторъ. Камышинская линія—побочная; Царицынская—магистральная; торговля издавна направилась по этому пути; развѣ вы въ силахъ измѣнить вѣковой торговый путь? Путь на Царицынъ—удобнѣйшій, кратчайшій и привычный, а вы хотите его одолѣть кружнымъ путемъ на Камышинъ. Взгляните на карту: развѣ можно на это надѣяться?

П. О. Зубовичъ. Х. Н. Хлѣбниковъ высчиталъ тарифы правой и лѣвой стороны и утверждаетъ, что лѣвый дороже; но тарифы вычисляются не по стоимости постройки отдѣльныхъ линій, а по разсчету провозной платы до конечныхъ пунктовъ; лѣвая длиннѣе правой только на 70 верстъ: Волга отъ Царицына, какъ извѣстно, дѣлаетъ поворотъ, и лѣвая дорога идетъ чрезъ Баскунчакъ и Элтонъ гипотенузой трехугольника, катеты котораго составляются загибомъ Волги; надо имѣть въ виду, что эта дорога немного длиннѣе правой, а это важно—для рыбныхъ грузовъ, которые къ тому же идутъ дальше; рискованно утверждать, что Форпостъ не перстянетъ Астрахань; Х. Н. говоритъ, что тамъ нѣтъ мѣста для построекъ: это не вѣрно: тамъ мѣсто прекрасное, высокое, гораздо удобнѣе занимаемаго теперь Астраханью; оно очень близко отъ Волги; городскіе торговые склады несомнѣнно опустѣютъ, гдѣ бы вокзалъ ни былъ устроенъ—на этой или на той сторонѣ; торговые склады будутъ, конечно, устроены тамъ и частными лицами; предлагаемый плашкоутный мостъ черезъ Волгу страшно стѣснитъ движеніе по нашему рейду, на которомъ скопляется множество судовъ; вы утверждаете, что цѣль Правительства при

постройкѣ жел. дорогъ—дешевая перевозка товаровъ; это—ошибочно, есть дороги другихъ и самыхъ различныхъ значеній; у насъ она должна служить интересамъ не одной Астрахани, а всего края; съ окончаніемъ Сибирской дороги лѣвобережная будетъ имѣть для Астрахани громадное значеніе; говорить, что углубленіе фарватера и взморья не будетъ сдѣлано безъ правой дороги—тоже ошибка: углубленіе фарватера—самостоятельное дѣло, всегда безусловно нужное для судоходства, оно должно быть произведено независимо отъ постройки дорогъ и объ этомъ слѣдуетъ отдѣльно просить; говорятъ еще, что времени упустили много въ спорахъ; оно упущено не по нашей винѣ, а потому, что денегъ не давали; притомъ не само Правительство будетъ строить дорогу, оно, вѣроятно, только гарантируетъ доходъ, дорогу-же выстроятъ предприниматели; конечно, Правительство охотнѣе разрѣшитъ дорогу болѣе дешевую, но болѣе дорогая повезетъ грузовъ очень много: тарифъ 8 к. на столько дешевъ, что по лѣвобережной пойдетъ не 20 м. пудовъ, а, какъ я разсчиталъ, до 30 мил., и это количество пудовъ вполнѣ обезпечиваетъ доходность дороги.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Вы говорите, что тарифъ расчисляется до конечнаго пункта; это—вѣрно, есть такіе тарифы—дифференціальные, но лишь на тѣхъ дорогахъ, кои доходностью обезпечены, а въ первое время на вашей линіи этого не можетъ быть; съ какой-же стати Правительство будетъ доплачивать? Затѣмъ, объ опасности для Астрахани: города не переходятъ на другое мѣсто ради жел. дорогъ; когда жел. дорога идетъ черезъ городъ, то накопляется только чернорабочій людъ, отчего городъ не выигрываетъ въ благоустройствѣ, а проигрываетъ; говорите, что частные склады будутъ на той сторонѣ; едва-ли, изъ частныхъ складовъ нагрузка и выгрузка не удобны; вы говорите, что рыбные товары пойдутъ на Москву, но всѣ главные товары идутъ вправо, куда ведутъ Царицынскія дороги, въ лѣвой-же сторонѣ вы столкнетесь съ Сибирской рыбой, которая и теперь сильно начинаетъ конкурировать; намъ останутся только южные и западные рынки; углубленіе фарватера тѣсно связано съ постройкою дороги: Министръ Финансовъ даетъ подъ обезпеченіе подвижнымъ составомъ на углубленіе семимилліонную ссуду тому об-ву, которому дадутъ дорогу; нѣкоторыя лица ходатайствовали отдѣльно объ углубленіи, но Министръ сказалъ: кому дать эти деньги? О времени: его упущено много; еслибы на Астрахань выстроили дорогу раньше Петровской и углубили фарватеръ, то не упустили бы $^1/_3$ части грузовъ.

П. О. Зубовичъ. Нужно принимать въ соображеніе будущее края. Нельзя не считаться съ вліяніемъ, которое оказываютъ жел. дороги на проходимыя ими мѣстности.

Г. губернаторъ. Лѣвобережная дорога стремится повернуть торговлю на новый и притомъ кружный путь, правобережная-же пойдетъ по пути привычному и кратчайшему.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Хотя дороги строятся на частныя деньги, но Правительство несетъ нравственную отвѣтственность за выпускъ акцій; большая разница—выпустить-ли за границу акцій на 36 мил., или на 8; выпустивъ на 8 м., Правительство остальные можетъ употребить на другія дороги; боятся перехода торговли на ту сторону и обѣднѣнія города; но въ Царицынѣ склады расположены въ 3—4 верстахъ отъ города, однако Царицынъ богатѣетъ и улучшается.

Д. Н. Сергѣевъ. Въ Царицынѣ все идетъ по одному берегу, а насъ будетъ раздѣлять Волга двухверстной ширины; гдѣ товаръ, тамъ и купецъ,—а гдѣ купецъ, туда и биржа перейдетъ.

И. В. Беззубиковъ. На Форпостѣ и сейчасъ имѣется товаровъ на нѣсколько милліоновъ, однако никто изъ насъ туда не переселился.

Г. губернаторъ. Укажите мнѣ городъ, который переселился-бы къ жел. дорогѣ; такого города нѣтъ.

П. О. Зубовичъ. Дорога отъ Риги идетъ по правой сторонѣ Западной Двины и идетъ противъ Витебска; и на ту сторону перешла вся торговля, а Витебскъ остался только административнымъ пунктомъ.

Г. губернаторъ. Витебскъ никогда и не былъ серьезнымъ торговымъ пунктомъ. Въ Двинскѣ обѣ станціи жел. дороги въ сторонѣ, однако Двинскъ остался на своемъ мѣстѣ; то же и Псковъ и Нижній; Варшава отдѣлена отъ дороги рѣкой, но предмѣстье ея — Прага такъ и осталась ничтожнымъ предмѣстьемъ, несмотря на то, что тамъ станція желѣзной дороги.

С. П. Серебряковъ и Д. Н. Сергѣевъ. Въ Варшавѣ постоянный мостъ чрезъ Вислу къ Прагѣ,- это большая разница.

Г. губернаторъ. И не смотря на мостъ, Варшава всетаки не переѣхала въ Прагу.

И. Н. Плотниковъ. Астрахань была основана на теперешнемъ мѣстѣ нѣсколько столѣтій назадъ, и расположена на островѣ потому, что тогда боялись нападеній кочевниковъ; еслибы теперь пришлось строить городъ, то всѣ сказали бы, что на правой сторонѣ лучше; слѣдовательно, разъ вы создадите условія, пособляющія переходу города на ту сторону, то этими условіями и воспользуются; даже и сомнѣваться нельзя, что теперешняя Астрахань тогда разворится и запустѣетъ, городскіе доходы страшно сократятся.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Менѣе 100 лѣтъ назадъ морскія суда подходили прямо къ кремлю; съ той поры Коса застроена домами, берегъ ушелъ; взморье также отошло; но никто изъ за-этого не перешелъ жить на Харбай,—наоборотъ, оттуда переходятъ въ городъ.

И. Н. Плотниковъ. Вашъ-же примѣръ доказываетъ и другое: Коса заселилась, и торговля туда перешла, а центръ города упалъ, — въ 5 уч. все пропало, ничего теперь тамъ нѣтъ.

Г. губернаторъ. Что же вы этимъ примѣромъ доказали? Коса заселилась потому, что тамъ берегъ, тамъ—Волга, а имѣете вы возможность на той сторонѣ заселить береговую полосу?

И. Н. Плотниковъ. Очень легко; выстроить склады, гостинницы тамъ легче.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Негдѣ тамъ быть городу; для жел.-дорожной станціи надо мѣсто 4 версты шириною и 8 длиною; только харчевни и выстроятся тамъ для чернорабочихъ.

С. П. Серебряковъ. Не можетъ быть, чтобы для станціи требовалось мѣсто 40 квад. верст.; навѣрное, этого нѣтъ даже въ Лондонѣ; за Волгой есть прекрасная площадь для города; тамъ не будетъ нашего вопроса объ ассенизаціи, дренажѣ и пр.; уже сейчасъ многіе облюбовываютъ тамъ мѣста для рыбныхъ лавокъ, а за ними пойдутъ и соляныя, а за рыбными и соляными лавками—ловцы, за ловцами хлѣбная, бакалейная, мануфактурная торговля; не нужно забывать общаго экономическаго явленія: если спросъ уменьшается вдвое, то цѣнность предмета падаетъ вчетверо; городская казна опустѣетъ, и городское благоустройство упадетъ; говорятъ о тѣснотѣ пристаней,—проройте входъ въ Болду и получите массу мѣста для пристаней; прорытіе канала къ морю вдесятеро важнѣе дороги. (Далѣе г. Серебряковъ снова повторяетъ доводы о значеніи лѣвой дороги для промышленности края, земледѣлія и садоводства).

Г. губернаторъ. Эта сторона достаточно выяснена; слишкомъ слабы разсчеты на развитіе земледѣлія, скотоводства и пр. Вотъ что еще замѣчательно. Всѣ сторонники лѣвобережнаго направленія ссылаются на необходимость дать выходъ естественнымъ богатствамъ Царевскаго уѣзда, а между тѣмъ даже для всѣхъ селъ этого уѣзда правобережная дорога ближе и доступнѣе лѣвобережной: стоитъ только переправиться черезъ Волгу водою или по льду; тогда какъ лѣвая дорога, проектированная по прямой линіи черезъ степь, будетъ въ 60 — 70 и болѣе верстахъ отъ всѣхъ населенныхъ пунктовъ по Волгѣ и Ахтубѣ. Я вижу только одно, что вслѣдствіе нашихъ разногласій наша желѣзная дорога будетъ положена подъ сукно; я и собралъ васъ, чтобы договориться до опредѣленнаго заключенія: что выгоднѣе—взять правобережное направленіе сейчасъ, или ждать лѣвой невѣдомое время...

С. П. Серебряковъ. Если мы возьмемъ правую, то уже черезъ 10—15 лѣтъ увидимъ, какъ жестоко ошиблись; мы переводимъ Астрахань на правую сторону.

В. І. Рушевскій. Рѣчь шла все о рыбныхъ товарахъ; но должно имѣть въ виду средне-азіатскіе товары; жаль, что нѣтъ здѣсь представителей отъ торговли ими; доказательствомъ значенія этихъ товаровъ служитъ всѣми признаваемая необходимость прорытія канала съ моря; не для рыбы-же нуженъ этотъ каналъ, а для азіатскихъ грузовъ; повторяю, что съ постройкой дороги по правой сторонѣ городъ потеряетъ значеніе складочнаго пункта; пристани и вся торговля по необходимости переберутся ближе къ жел. дорогѣ, и послѣдствія этого для самого города легко предвидѣть.

Г. губернаторъ. Допустимъ, что вы всѣ правы; но гдѣ больше шансовъ потерять: вы хотите ни больше, ни меньше, какъ Царицынъ перевести въ Камышинъ,—повернуть въ Камышинъ установившійся торговый путь; но эти разсчеты никогда не оправдываются, и въ данномъ случаѣ тоже не оправдаются; я говорю съ полнымъ убѣжденіемъ, что не вѣрю переѣзду Астрахани на ту сторону; тамъ будутъ только склады, а г. Астрахань самъ по себѣ будетъ развиваться на своемъ старомъ мѣстѣ; я не препятствую вамъ просить дорогу по лѣвой сторонѣ,—просите, хлопочите, но знайте: васъ не правобережное направленіе раззоритъ, а безконечное ожиданіе...

Х. Н. Хлѣбниковъ. Царицынъ владѣетъ тремя большими линіями, а Камышинъ одной; зачѣмъ же товары напра лять въ Камышинъ? чтобы они совершали круговое движеніе?

В. І. Рушевскій. А есть разсчетъ везти весеннюю рыбу на Царицынъ по жел. дорогѣ?

Х. Н. Хлѣбниковъ. Вотъ какой есть разсчетъ: рыбу возятъ на баржахъ по 5 к., да перевалка и администрація обойдется 5 к., а по жел. дорогѣ я отдамъ 7 к., да мы продадимъ все здѣсь, а не въ Царицынѣ, гдѣ намъ нечего будетъ дѣлать; по лѣвой-же дорогѣ во всякомъ случаѣ дешевле 8 к. возить нельзя, да товаръ не пролежитъ лишнихъ 8 мѣсяцевъ; вы говорите, что жел. дороги—для дорогихъ грузовъ; между тѣмъ страшное количество мазута, самаго дешеваго груза, везутъ теперь по жел. дорогамъ, чтобы выиграть *время*: вотъ какъ оно стало дорого!

Г. губернаторъ. Не только товары не будутъ залеживаться, но все, что идетъ теперь моремъ на Петровскъ и оттуда черезъ Тихорѣцкую на Царицынъ, тогда двинется черезъ Астрахань. Неужели это не ясно? изъ Царицына же тогда только мы перетянемъ грузы, когда соединимся съ Царицыномъ; несчастнымъ же Камышинскимъ путемъ вашимъ никто не соблазнится.

И. В. Беззубиковъ. Пароходство, конечно, будетъ конкурировать съ жел. дорогой, но что происходитъ теперь? съ $^1/_2$ октября фрахтъ на Царицынъ поднимается до 10—12 к., а появляется ледоходъ,—мас-

са судовъ съ милліонами груза остается въ плесѣ и отправляется до мѣста назначенія уже 60 к. за пудъ; когда же будетъ правая дорога, я буду отправлять товары безъ всѣхъ этихъ рисковъ.

Ѳ. С. Малышевъ. Вообще обсуждать такіе вопросы, какъ желѣзнодорожный, нужно съ основательными данными въ рукахъ; здѣсь нужны или статистическіе, или биржевые факты; обязательный размѣръ провозной платы зависитъ отъ проц. на капиталъ, на ремонтъ и др., и для лѣвой дороги минимальный фрахтъ надо считать въ 8 коп., транзитные же грузы слѣдуетъ откинуть; Петровскъ отнялъ у насъ очень много, и отрицать это можно только по незнанію; масса нефтяныхъ грузовъ уже идетъ на Петровскъ.

С. П. Серебряковъ повторяетъ, что почти всѣ рыбные товары идутъ на Царицынъ водою.

Х. Н. Хлѣбниковъ. А мы съ И. В. (Беззубиковъ) и П. Е. (Комовъ) обяжемся вамъ подпискою ни одного фунта не отправлять водою,—вѣдь рынокъ весь будетъ здѣсь.

Ѳ. С. Малышевъ. Правая дорога во всякомъ случаѣ выгоднѣе для экономическаго развитія края, потому что дорога ближе будетъ ко всему: товары лѣвой стороны будутъ перевозить черезъ Волгу къ дорогѣ; вообще этотъ путь ближе ко всѣмъ тѣмъ мѣстамъ, которые что нибудь дѣлаютъ и что нибудь отправляютъ.

П. О. Зубовичъ. Двѣ переписи—91 и 97 года—доказали, что населеніе Астрахани держится только пришлымъ элементомъ, такъ какъ естественный приростъ населенія меньше потерь отъ смертности; вы-же сами признаете, что, при устройствѣ ж.-дорожной станціи на той сторонѣ, чернорабочій и служилый людъ перейдетъ туда, а этотъ-то людъ и пополняетъ убыль населенія,—отсюда видно, что населеніе будетъ уменьшаться, а городъ, значитъ, упраздняться; этого не случится, если дорога пойдетъ лѣвой стороной; кромѣ того обращаю вниманіе на выгоды соединенія этой линіи съ Сибирскимъ путемъ; въ газетѣ «В.-К. Край» сообщается, что Самарское губернское земское собраніе постановило ходатайствовать о проведеніи линіи отъ ст. Кротовка Самаро-Златоустовской дороги на Царицынъ и поддерживать Камышинское направленіе Астраханской дороги; значитъ, при лѣвой дорогѣ мы можемъ быть соединены съ Сибирью.

Г. губернаторъ. Но развѣ это доводъ въ пользу лѣваго направленія? вѣдь то, что вы читаете, это только газетныя фантазіи; съ равнымъ основаніемъ вы можете ссылаться и на мѣстные «Листокъ» и «Вѣстникъ»; земское собраніе могло говорить, сколько угодно,—однако, въ данномъ случаѣ, значеніе имѣютъ взгляды людей, власть имѣющихъ, а не фантазіи газетъ и разговоры въ земскихъ собраніяхъ.

И зачѣмъ намъ Сибирь? не рыбу-же туда повеземъ, тамъ своя есть, чуть-ли не лучше и больше, чѣмъ у насъ.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Окончательное мое мнѣніе такое: просить скорѣе провести къ намъ дорогу, а по какому направленію,—это предоставить Правительству: ему виднѣе будетъ, оно лучше насъ знаетъ.

Г. губернаторъ отбираетъ голоса. За *лѣвое* направленіе высказались г-да: Сергѣевъ, Серебряковъ, Плотниковъ, Рушевскій, Поповъ, Зубовичъ; къ нимъ присоединено мнѣніе г. Неизвѣстнова; за *правое*: М. А. Газенкампфъ, г.г. Хлѣбниковъ, Стрижевъ, Малышевъ, Беззубиковъ, Комовъ и Фортаковъ.

Г. губернаторъ. Такимъ образомъ, голоса раздѣлились пополамъ; конечно, голосованіе по такому вопросу въ сущности ничего не рѣшаетъ.

Въ заключеніе, закрывая засѣданіе, г. губернаторъ высказалъ, что, отстаивая лѣвую дорогу, городъ самъ себѣ вредитъ. «Я выхожу изъ сегодняшняго засѣданія окончательно убѣжденнымъ сторонникомъ правобережнаго направленія. Но никто не можетъ упрекнуть меня въ пристрастіи: своего убѣжденія никому не навязываю. И раньше я сдѣлалъ все, отъ меня зависящее, чтобы помочь городской депутаціи хлопотать о лѣвобережной линіи, и теперь готовъ содѣйствовать ей, чѣмъ могу. Но не могу поступиться и моимъ собственнымъ убѣжденіемъ: не правобережная дорога, а отсрочка ея постройки на неопредѣленное время погубитъ Астрахань».

Засѣданіе окончилось въ началѣ одиннадцатаго часа вечера. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 9 октября № 244 и 10 октября № 245; см. № 243 отъ 8 окт.).

---

7 октября, въ 7 ч. вечера, въ квартирѣ г. Начальника губерніи, подъ его предсѣдательствомъ состоялось совѣщаніе по вопросу о соединеніи Астрахани рельсовымъ путемъ съ общею сѣтью русскихъ жел. дорогъ. На совѣщаніи присутствовали: губернскій предводитель дворянства Х. Н. Хлѣбниковъ, уѣздный предводитель дворянства Д. Н. Сергѣевъ, городской голова И. Н. Плотниковъ, правитель канцеляріи губернатора И. М. Стрижевъ, секретарь городского присутствія В. І. Рушевскій, секретарь статистическаго комитета П. І. Зубовичъ, управляющій отдѣленіемъ Волжско-Камскаго банка Ѳ. С. Малышевъ, управляющій отдѣленіемъ торгово-промышленнаго банка К. И. Поповъ, гласный думы С. П. Серебряковъ, и. д. предсѣдателя биржевого комитета А. И. Фортаковъ и мѣстные рыбопромышленники: Ф. П. Неизвѣстновъ, И. В. Беззубиковъ и П. Е. Комовъ.

Г. губернаторъ, открывъ совѣщаніе, обратился къ присутствовавшимъ приблизительно съ такою рѣчью: Г.г., я васъ покорнѣйше

просилъ собраться сегодня, чтобы сообща обсудить, что для нашего края является наиболѣе выгоднымъ: хлопотать-ли лишь о соединеніи Астрахани возможно скорѣе съ остальными жел. дорогами, не настаивая на лѣвобережномъ направленіи, или же ходатайствовать именно объ этомъ направленіи, хотя бы проведеніе дороги и замедлилось. Собственно для г. Астрахани, пожалуй, лѣвобережная линія болѣе желательна, но дѣло въ томъ, что разрѣшеніе Правительствомъ постройки той или другой желѣзнодорожной линіи зависитъ отъ средствъ, потребныхъ для постройки, и чѣмъ затраты эти меньше, тѣмъ легче получить и необходимое разрѣшеніе. Въ виду этого я и считаю долгомъ напомнить, что, по сдѣланнымъ развѣдкамъ, стоимость лѣвобережной линіи исчислена въ 36 милл. р., а правобережной всего лишь въ 8 милл. руб. и это при томъ условіи, что дорогу приходилось вести до самого Царицына, между тѣмъ мы знаемъ, что въ настоящее время уже готовъ участокъ Царицынъ-Сарепта, и, слѣдовательно, Астраханская правобережная линія будетъ стоить еще дешевле. Итакъ, имѣя въ виду будущность края и города, я просилъ бы васъ высказаться: настаивать-ли исключительно на лѣвобережномъ направленіи, хотя бы пришлось ждать дороги, быть можетъ, десятокъ лѣтъ, или же просить о немедленномъ соединеніи Астрахани съ Царицыномъ по правому берегу съ непремѣннымъ условіемъ имѣть конечную станцію въ самомъ городѣ?

Ф. П. Неизвѣстновъ. О капиталѣ, который потребуется для постройки дороги, намъ нечего и говорить; это дѣло не наше. Намъ необходимо позаботиться о выгодахъ города; рѣшительно высказываюсь за лѣвобережное направленіе,—да объ этомъ мы и хлопочемъ уже цѣлыхъ два года.

А. И. Фортаковъ. Для насъ выгоднѣе имѣть жел. дорогу въ самомъ близкомъ будущемъ, дорога же эта скорѣе разрѣшена будетъ по правому берегу. Но принципіально, съ точки зрѣнія выгодъ города, конечно, приходится стоять за лѣвый берегъ.

Г. губернаторъ. И я то же самое говорю: ждать-ли и, быть можетъ, черезчуръ долго, или же просить провести дорогу какъ можно скорѣе по правому берегу?

К. И. Поповъ. Отъ направленія дороги, по моему мнѣнію, зависитъ будущность Астрахани; лучше ждать 5—10 лѣтъ, но имѣть конечную станцію въ самомъ городѣ, такъ какъ въ противномъ случаѣ никакіе паромы не улучшатъ положенія, и Астрахань поменяется съ Форпостомъ своей ролью; я убѣжденъ, что по лѣвому берегу сосредоточены всѣ богатства края.

И. В. Беззубиковъ. И я стоялъ бы за лѣвый берегъ, хотя бы изъ личныхъ выгодъ, но вотъ вопросъ: когда проведутъ дорогу, да и

будетъ-ли она? расходы по постройкѣ лѣвобережной линіи громадны, къ тому же едва ли городъ такъ много потеряетъ при правобережной линіи; вѣдь, не измѣнился же я не разворился же Нижній-Новгородъ; имѣя это въ виду, нахожу, что дорога по правому берегу выгоднѣе въ коммерческомъ отношеніи, притомъ скорѣе будетъ проведена.

С. П. Серебряковъ. Я высказываюсь исключительно за лѣвый берегъ, вся торговля сосредоточена въ настоящее время въ Астрахани, при правобережномъ же направленіи торговля въ нѣсколько лѣтъ перейдетъ на Форпостъ, и Астрахань погибнетъ, такъ какъ собственность въ ней совершенно обезцѣнится; по лѣвой сторонѣ имѣются залежи соли, которыхъ хватило бы на всю Европу, но которые, при отсутствіи необходимыхъ путей сообщенія съ внутренними и внѣшними рынками, почти не разрабатываются, на лѣвомъ берегу должно неминуемо развиться химическое производство; при громадномъ скотоводствѣ по этой же сторонѣ должно возникнуть салотопенное производство и др., все это заставляетъ меня стоять безусловно за лѣвобережное направленіе.

Г. губернаторъ. Я спрашиваю: ждать-ли намъ дорогу въ отдаленномъ времени, или же выгоднѣе получить ее въ ближайшемъ будущемъ, хотя-бы по правому берегу?

С. П. Серебряковъ. Какое намъ дѣло до стоимости той или другой линіи? Явились два предпринимателя, желающихъ строить дорогу по двумъ разнымъ направленіямъ; не наше дѣло рѣшать, какія выгоды принесетъ линія, намъ лично нельзя поступаться интересами громаднаго торговаго города, и потому лучше прождать лишніе годы, но имѣть лѣвобережную жел. дорогу.

Г. губернаторъ. Итакъ, ваше мнѣніе — лучше ждать жел. дорогу неопредѣленное число лѣтъ, чѣмъ строить ее по правому берегу

П. Е. Комовъ. При лѣвобережномъ направленіи надо имѣть въ виду необходимость устройства громадной въ 50 вер. дамбы, которая можетъ грозить затопленіемъ нашему городу.

Г. губернаторъ. Не намъ, господа, обсуждать техническіе вопросы,—это дѣло спеціалистовъ.

П. Е. Комовъ. Я стою за правобережное направленіе, какъ самое дешевое и удобное по времени постройки.

Г. губернаторъ. Петръ Осиповичъ! Если не дадутъ сейчасъ же желѣзной дороги по лѣвому берегу, то что лучше: ждать, или просить правобережную линію?

П. О. Зубовичъ. Лучше ждать, чѣмъ соглашаться на правобережное направленіе.

В. І. Рушевскій. Астрахань представляетъ какъ бы ворота для торговли съ Азіей, это положеніе занято ею исторически. Съ давнихъ временъ, можно сказать—вѣками, она пріобрѣла значеніе громаднаго

транзитнаго и складочнаго пункта; такимъ то путемъ Астрахань скопила капиталовъ и цѣнностей на сотни милліоновъ; все, о чемъ мы здѣсь говоримъ, должно имѣть точкою отправленія интересы этого города, дорога же по правому берегу безусловно убьетъ Астрахань; земли по правой сторонѣ почти не имѣютъ никакой стоимости, между тѣмъ склады и др. сооруженія перейдутъ именно на правую сторону, если дорога пойдетъ на Форпостъ; я думаю, что для города лучше не имѣть жел. дороги еще нѣсколько лѣтъ, чѣмъ рисковать своею торговою будущностью,—даже болѣе того—лучше остаться вовсе безъ дороги, чѣмъ имѣть ее по правому берегу.

Г. губернаторъ. Пожалуй, и я согласился бы съ этимъ, но такъ-ли обстоитъ дѣло въ дѣйствительности, какъ говорятъ здѣсь? Сѣть общихъ желѣзныхъ дорогъ быстро ростетъ и измѣняется,—строятся новыя дороги, которыя могутъ сильно подорвать торговое значеніе Астрахани, пока она будетъ ждать лѣвобережной линіи; Петровская дорога уже нанесла нѣкоторый ударъ Астрахани; открывающаяся же Тихорѣцкая линія нанесетъ второй и болѣе чувствительный,—эти дороги оттянули немало уже грузовъ отъ Астрахани; очень можетъ быть, что, выжидая, потеряемъ значительно болѣе, чѣмъ при правобережномъ направленіи. Если Астрахань будетъ соединена рельсовымъ путемъ съ Царицыномъ, то вполнѣ возможно соединеніе ея и съ Петровскомъ, т. е. съ Дербентомъ и Баку, западными портами Каспія, и вообще съ Кавказомъ; я не думаю спорить съ лѣвобережниками, но полагаю, что городъ гораздо больше потеряетъ, если будетъ черезчуръ долго ждать.

В. І. Рушевскій. Я не вижу никакой опасности въ томъ, что Петровскъ соединится съ Тихорѣцкою вѣтвью,—наша Волга никогда не потеряетъ своего значенія; есть масса такихъ грузовъ, которые выгоднѣе продержать на складахъ три-четыре мѣсяца, чѣмъ везти по такому пространству по сравнительно высокому желѣзнодорожному тарифу.

Ф. П. Неизвѣстновъ. По правой сторонѣ Волги уже и теперь не мало желѣзнодорожныхъ линій; дайте-же намъ дорогу по лѣвой, которая теперь обездолена.

В. І. Рушевскій. Наши интересы сосредоточиваются на востокѣ.

И. М. Стрижевъ. Съ точки зрѣнія Астраханцевъ правобережное направленіе страшно, но съ другой стороны и высказанное Вашимъ Превосходительствомъ дѣйствительно заставляетъ подумать: да не страшнѣе-ли ожиданіе?

И. Н. Плотниковъ. Разъ нѣтъ оффиціальнаго отказа въ лѣвобережномъ направленіи, намъ необходимо всѣми силами добиваться именно этого направленія, о которомъ городская дума ходатайствовала и въ прежнемъ, и въ новомъ ея составахъ.

Ф. П. Неизвѣстновъ. Мы—Астраханцы и потому должны заботиться о мѣстныхъ интересахъ; сторонники праваго берега народъ все пришлый.

Г. губернаторъ. Я снова повторяю, что предлагаю высказаться по вопросу: лучше-ли отложить постройку дороги, чѣмъ вести ея по правому берегу?

И. Н. Плотниковъ. Отказа въ правобережномъ направленіи, намъ всѣ говорятъ, не будетъ, но лучше хлопотать о лѣвобережномъ направленіи, какъ наиболѣе для насъ выгодномъ.

Д. Н. Сергѣевъ. Лучше подождать, но имѣть пути, которые содѣйствовали бы процвѣтанію края и нашего роднаго города; примите во вниманіе, что населеніе лѣвой стороны въ четверо болѣе правобережнаго; наша задача—отстаивать выгоды края, а онѣ безусловно будутъ соблюдены только при дорогѣ по лѣвой сторонѣ, гдѣ находятся всѣ краевыя богатства,—наконецъ нельзя не заботиться о выгодахъ и самого города Астрахани.

Г. губернаторъ. Я просилъ-бы высказаться теперь Ѳ. С. Малышева, извѣстнаго мнѣ, какъ безусловнаго сторонника правобережнаго направленія.

Ф. П. Неизвѣстновъ. Я уже высказалъ свое мнѣніе; Ваше Превосходительство, позвольте мнѣ уйти, не могу я ихъ слушать. (Простившись съ г. губернаторомъ, удаляется изъ залы).

Ѳ. С. Малышевъ. Процвѣтаніе Астраханскаго края и самой Астрахани зависитъ, главнымъ образомъ, отъ рыбнаго дѣла, а затѣмъ отъ транзитныхъ грузовъ. Они даютъ жизнь всему торговому движенію и больше всего вліяютъ на благосостояніе края. Все остальное для Астрахани и края имѣетъ второстепенное значеніе. Въ моемъ распоряженіи находятся оффиціальныя подробныя данныя, вполнѣ доказывающія, что земледѣліе въ Астраханской губерніи ни въ какомъ случаѣ развиваться не можетъ, какъ за недостаткомъ удобныхъ земель для хлѣбопашества, такъ и вслѣдствіе дороговизны рабочихъ рукъ; въ настоящее время земледѣліе въ краѣ до того незначительно и безвыгодно, что рабочіе должны искать другихъ заработковъ; населеніе лѣваго берега не вырабатываетъ хлѣба даже для своего продовольствія, да и разница въ количествѣ получаемаго хлѣба съ правой и лѣвой стороны незначительная; скотоводство у кочевниковъ упало вслѣдствіе истощенія пастбищъ и нераціональнаго содержанія скота, и постройка жел. дороги не улучшитъ и не подниметъ скотоводства. При лѣвобережномъ направленіи потребуется перегрузка товаровъ, на что необходимо излишнее время и затраты труда и денегъ, и потеря и порча въ товарахъ; по правой сторонѣ ничего подобнаго не нужно и доставка пойдетъ быстрѣе; это обстоятельство, между прочимъ, имѣетъ огромное

значеніе и для края: быстрая и безпрепятственная доставка плодовъ прямо необходима въ цѣляхъ развитія мѣстнаго садоводства, являющагося крупною отраслью краеваго хозяйства; говорятъ объ упадкѣ цѣнности имуществъ, но упадка не будетъ, а напротивъ правобережное направленіе поднимет стоимость недвижимости въ Астрахани болѣе, чѣмъ лѣвобережное. Оно пугаетъ только какихъ нибудь 10% Астраханскихъ домовладѣльцевъ; опасенія судовладѣльцевъ тоже не имѣютъ основаній: съ проведеніемъ жел. дороги пароходчики и судовладѣльцы убѣдятся, что если дорога и возьметъ у нихъ часть грузовъ, то съ лихвою возмѣститъ потери на другихъ грузахъ. Что касается соляной промышленности, то и она ровно ничего не потеряетъ. Наши промышленники затратили капиталы на Баскунчакъ, и имъ невыгодно будетъ поэтому возрожденіе Элтона; чтобы Баскунчакская соль могла вывозиться на новые рынки, необходимо только удешевленіе провоза по Баскунчакской линіи; теперь путь на Царицынъ имѣетъ для Астрахани громадное значеніе; если и дольше Астрахань не будетъ имѣть жел. дороги, то она потеряетъ совершенно свое торговое значеніе; если-бы у насъ уже теперь была жел. дорога съ морскимъ каналомъ и ледорѣзомъ, то всѣ среднеазіатскіе грузы исключительно пошли-бы чрезъ Астрахань, но не на Петровскъ; по моему мнѣнію, необходимо имѣть жел. дорогу возможно скорѣе, а потому надобно хлопотать о правобережной линіи съ тѣмъ, чтобы вокзалъ и станція были въ самомъ городѣ, а чрезъ рѣку былъ устроенъ плашкоутный мостъ, и чтобы отъ Астрахани непремѣнно былъ устроенъ каналъ къ морю и имѣлись сильные ледорѣзы, поддерживающіе постоянное сообщеніе, — вотъ что въ дѣйствительности необходимо для экономическихъ и торговыхъ интересовъ Астрахани; взгляните, что дѣлается въ настоящее время: рыбный рынокъ не у насъ, какъ слѣдовало-бы быть, а въ Царицынѣ, туда-же переходятъ керосиновый и нефтяной рынки, послѣдніе оттягиваетъ еще Саратовъ, необходимо намъ вернуть ихъ, и только тогда городъ и край будутъ расти и развиваться.

В. І. Рушевскій. Я не вижу, почему-же лишь правобережное направленіе можетъ вернуть намъ рынки, нынѣ захваченные Царицыномъ?

Ѳ. С. Малышевъ. А потому, что главное направленіе нашей торговли западное.

В. І. Рушевскій. Желѣзная дорога не можетъ служить исключительно торговымъ интересамъ, есть и др. мѣстные интересы—подъемъ промышленности во всемъ краѣ; указываютъ, что-де у насъ и хлѣба нѣтъ, и скота и пр., но позвольте же тогда спросить: благодаря чему Царевскіе крестьяне стали зажиточными?

Г. губернаторъ. Вполнѣ соглашаюсь съ мнѣніемъ Ѳеодора Степановича, что Астраханская губернія — полное ничтожество въ смыслѣ хлѣбопашества; опасаются даже моста или паромовъ при правобережномъ направленіи, но забываютъ, что при лѣвобережномъ направленіи тоже необходимъ паровой паромъ, только не у Астрахани, а у Камышина. Что-же для Астрахани выгодно: имѣть паромную переправу въ своихъ рукахъ, или за 600 в. въ Камышинѣ?

Д. Н. Сергѣевъ. При лѣвобережномъ направленіи жел. дороги пойдетъ по лучшей части края, вотъ почему она и важна.

Г. губернаторъ. Разстояніе по лѣвому берегу чуть-ли не вдвое больше,—слѣдовательно, и стоимость несоизмѣрима.

Д. Н. Сергѣевъ. Финансовая сторона насъ не касается.

Г. губернаторъ. Я не думаю навязывать кому бы ни было своего убѣжденія, но полагаю, что вы, господа, заблуждаетесь.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Въ правительственныхъ сферахъ имѣются уже солидныя и серьезныя цифровыя данныя, и намъ нечего говорить о значеніи скотоводства, хлѣбопашества и т. д. Вполнѣ соглашаясь со всѣмъ сказаннымъ Ѳ. С. Малышевымъ, я позволяю себѣ заглянуть въ недалекое прошлое. 10 января 1895 г. мѣстнымъ биржевымъ купечествомъ послана была гг. Министрамъ Финансовъ и Путей Сообщенія, а также и др. лицамъ, телеграмма такого содержанія *): «Газетными сообщеніями мы извѣщены о соединеніи Астрахани жел. путемъ съ сѣтью русскихъ жел. дорогъ, причемъ соединеніе проектируется или правымъ берегомъ р. Волги Царицынъ-Астрахань, или лѣвымъ берегомъ Камышинъ-Красный Яръ-Астрахань. Не касаясь техническаго сооруженія послѣдняго направленія съ семью судоходными рѣками, чрезъ которыя долженъ переходить этотъ путь, и не касаясь того, что весеннее половодье, продолжающееся здѣсь полтора мѣсяца, заливаетъ все пространство суши отъ Астрахани до Краснаго Яра и отъ сего до сухаго кряжа на пятьдесятъ верстъ, такъ что признано невозможнымъ даже устройство прямой телеграфной линіи, а оная отъ Астрахани на Красный Яръ идетъ правымъ берегомъ чрезъ Царицынъ, каковыхъ неудобствъ правый берегъ не имѣетъ,—не касаясь вообще техники устройства, мы считаемъ себя обязанными въ интересахъ торговли и промысла высказать слѣдующее: главный сбытъ края есть продукты рыболовства; всѣ они идутъ преимущественно на западъ, юго-востокъ, югъ Россіи, Донскую область, въ порта Азовскаго и Чернаго морей, за-границу: въ Турцію, Румынію, Грецію, Сербію, Болгарію и меньшая часть въ сѣверные города Россіи. Простой взглядъ

*) Телеграмма эта въ мѣстныхъ газетахъ въ свое время помѣщена не была.

на желѣзнодорожную карту указываетъ, что по правому берегу Волги путь Астрахань-Царицынъ-Калачъ, Астрахань-Царицынъ - Поворино-Харьковъ, Астрахань-Царицынъ-Грязи-Воронежъ-Курскъ-Кіевъ, Астрахань-Царицынъ-Грязи-Орелъ-Смоленскъ-Варшава и ожидаемый Астрахань-Царицынъ-Тихорѣцкъ - Новороссійскъ есть кратчайшее противъ пути Астрахань-Камышинъ и послѣдующія стянціи; по кратчайшему пути будетъ взиматься меньшая тарифная плата за перевозимые товары, а въ интересахъ промысла и торга это и желательно; правдивость изложеннаго доказывается тѣмъ, что съ проведеніемъ Балашево-Камышинской линіи при всевозможныхъ удобствахъ, предположенныхъ администраціей дороги, ни одинъ изъ товарныхъ складовъ изъ Царицына въ Камышинъ не перешелъ, потому что изъ Камышина, какъ пункта дальняго, отправка товаровъ къ мѣстамъ потребленія обходится дороже, чѣмъ отъ Царицына; перевозимый товаръ ищетъ себѣ путь ближайшій, а таковымъ для произведеній Астраханскаго края и привозимыхъ Каспійскимъ моремъ есть Царицынъ, куда и теперь всѣ товары направляются. Поэтому соединить Астрахань для пользы торговли и промысла, а слѣдовательно и государственной пользы, обусловливаемой процвѣтаніемъ и развитіемъ того и другаго, необходимо съ Царицыномъ, т. е. правымъ берегомъ р. Волги. Нижеподписавшіеся, какъ производители и отправители товаровъ, покорнѣйше просятъ обратить вниманіе на указанныя обстоятельства при разрѣшеніи вопроса о соединеніи Астрахани жел. путемъ, о чемъ и имѣютъ честь почтительнѣйше ходатайствовать». Съ постройкой бездоходной Камышинской линіи всплылъ вопросъ о проведеніи жел. дороги по лѣвому берегу и былъ горячо поддержанъ бывшимъ губернаторомъ Н. Н. Тевяшевымъ. Узнавъ объ этомъ, А. М. Солинъ отъ лица мѣстныхъ коммерсантовъ и послалъ вышеприведеннную телеграмму, изъ которой видно, что въ то время ходатайствовали именно о правобережномъ направленіи. Затѣмъ я обращался къ Его Сіятельству г. Министру Путей Сообщенія, и вотъ — полученное мною письмо, въ которомъ говорится, что съ финансовой стороны дорога не разрѣшается г. Министромъ Финансовъ. Видя, что вопросъ нисколько не подвигается впередъ, я предложилъ въ дворянскомъ собраніи возбудить всеподданнѣйшее ходатайство о проведеніи жел. дороги, но безъ упоминанія объ ея направленіи; я могу категорически заявить, что вопросъ о жел. дорогѣ откладывается въ долгій ящикъ въ виду раскола у насъ на мѣстѣ. Дороги признаются какъ бы государственнымъ достояніемъ, независимо отъ того, строятся-ли онѣ частными обществами или нѣтъ; какъ уже сказалъ Его Превосходительство, легче заполучить дорогу, которая стоитъ дешевле. Обращаюсь къ цифрамъ: стоимость устройства жел. дороги по лѣвой сторонѣ, съ паро-

Г. губернаторъ. Вполнѣ соглашаюсь съ мнѣніемъ Ѳеодора Степановича, что Астраханская губернія — полное ничтожество въ смыслѣ хлѣбопашества; опасаются даже моста или паромовъ при правобережномъ направленіи, но забываютъ, что при лѣвобережномъ направленіи тоже необходимъ паровой паромъ, только не у Астрахани, а у Камышина. Что-же для Астрахани выгодно: имѣть паромную переправу въ своихъ рукахъ, или за 600 в. въ Камышинѣ?

Д. Н. Сергѣевъ. При лѣвобережномъ направленіи жел. дороги пойдетъ по лучшей части края, вотъ почему она и важна.

Г. губернаторъ. Разстояніе по лѣвому берегу чуть-ли не вдвое больше,—слѣдовательно, и стоимость несоизмѣрима.

Д. Н. Сергѣевъ. Финансовая сторона насъ не касается.

Г. губернаторъ. Я не думаю навязывать кому бы ни было своего убѣжденія, но полагаю, что вы, господа, заблуждаетесь.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Въ правительственныхъ сферахъ имѣются уже солидныя и серьезныя цифровыя данныя, и намъ нечего говорить о значеніи скотоводства, хлѣбопашества и т. д. Вполнѣ соглашаясь со всѣмъ сказаннымъ Ѳ. С. Малышевымъ, я позволяю себѣ заглянуть въ недалекое прошлое. 10 января 1895 г. мѣстнымъ биржевымъ купечествомъ послана была гг. Министрамъ Финансовъ и Путей Сообщенія, а также и др. лицамъ, телеграмма такого содержанія *): «Газетными сообщеніями мы извѣщены о соединеніи Астрахани жел. путемъ съ сѣтью русскихъ жел. дорогъ, причемъ соединеніе проектируется или правымъ берегомъ р. Волги Царицынъ-Астрахань, или лѣвымъ берегомъ Камышинъ-Красный Яръ-Астрахань. Не касаясь техническаго сооруженія послѣдняго направленія съ семью судоходными рѣками, чрезъ которыя долженъ переходить этотъ путь, и не касаясь того, что весеннее половодье, продолжающееся здѣсь полтора мѣсяца, заливаетъ все пространство суши отъ Астрахани до Краснаго Яра и отъ сего до сухаго кряжа на пятьдесятъ верстъ, такъ что признано невозможнымъ даже устройство прямой телеграфной линіи, а оная отъ Астрахани на Красный Яръ идетъ правымъ берегомъ чрезъ Царицынъ, каковыхъ неудобствъ правый берегъ не имѣетъ,—не касаясь вообще техники устройства, мы считаемъ себя обязанными въ интересахъ торговли и промысла высказать слѣдующее: главный сбытъ края есть продукты рыболовства; всѣ они идутъ преимущественно на западъ, юго-востокъ, югъ Россіи, Донскую область, въ порта Азовскаго и Чернаго морей, за-границу: въ Турцію, Румынію, Грецію, Сербію, Болгарію и меньшая часть въ сѣверные города Россіи. Простой взглядъ

*) Телеграмма эта въ мѣстныхъ газетахъ въ свое время помѣщена не была.

на желѣзнодорожную карту указываетъ, что по правому берегу Волги путь Астрахань-Царицынъ-Калачъ, Астрахань-Царицынъ - Поворино-Харьковъ, Астрахань-Царицынъ-Грязи-Воронежъ-Курскъ-Кіевъ, Астрахань-Царицынъ-Грязи-Орелъ-Смоленскъ-Варшава и ожидаемый Астрахань-Царицынъ-Тихорѣцкъ - Новороссійскъ есть кратчайшее противъ пути Астрахань-Камышинъ и послѣдующія стянціи; по кратчайшему пути будетъ взиматься меньшая тарифная плата за перевозимые товары, а въ интересахъ промысла и торга это и желательно; правдивость изложеннаго доказывается тѣмъ, что съ проведеніемъ Балашево-Камышинской линіи при всевозможныхъ удобствахъ, предположенныхъ администраціей дороги, ни одинъ изъ товарныхъ складовъ изъ Царицына въ Камышинъ не перешелъ, потому что изъ Камышина, какъ пункта дальняго, отправка товаровъ къ мѣстамъ потребленія обходится дороже, чѣмъ отъ Царицына; перевозимый товаръ ищетъ себѣ путь ближайшій, а таковымъ для произведеній Астраханскаго края и привозимыхъ Каспійскимъ моремъ есть Царицынъ, куда и теперь всѣ товары направляются. Поэтому соединить Астрахань для пользы торговли и промысла, а слѣдовательно и государственной пользы, обусловливаемой процвѣтаніемъ и развитіемъ того и другаго, необходимо съ Царицыномъ, т. е. правымъ берегомъ р. Волги. Нижеподписавшіеся, какъ производители и отправители товаровъ, покорнѣйше просятъ обратить вниманіе на указанныя обстоятельства при разрѣшеніи вопроса о соединеніи Астрахани жел. путемъ, о чемъ и имѣютъ честь почтительнѣйше ходатайствовать». Съ постройкой бездоходной Камышинской линіи всплылъ вопросъ о проведеніи жел. дороги по лѣвому берегу и былъ горячо поддержанъ бывшимъ губернаторомъ Н. Н. Тевяшевымъ. Узнавъ объ этомъ, А. М. Солинъ отъ лица мѣстныхъ коммерсантовъ и послалъ вышеприведеннную телеграмму, изъ которой видно, что въ то время ходатайствовали именно о правобережномъ направленіи. Затѣмъ я обращался къ Его Сіятельству г. Министру Путей Сообщенія, и вотъ — полученное мною письмо, въ которомъ говорится, что съ финансовой стороны дорога не разрѣшается г. Министромъ Финансовъ. Видя, что вопросъ нисколько не подвигается впередъ, я предложилъ въ дворянскомъ собраніи возбудить всеподданнѣйшее ходатайство о проведеніи жел. дороги, но безъ упоминанія объ ея направленіи; я могу категорически заявить, что вопросъ о жел. дорогѣ откладывается въ долгій ящикъ въ виду раскола у насъ на мѣстѣ. Дороги признаются какъ бы государственнымъ достояніемъ, независимо отъ того, строятся-ли онѣ частными обществами или нѣтъ; какъ уже сказалъ Его Превосходительство, легче заполучить дорогу, которая стоитъ дешевле. Обращаюсь къ цифрамъ: стоимость устройства жел. дороги по лѣвой сторонѣ, съ паро-

момъ чрезъ Волгу въ Камышинѣ, безъ подвижного состава, опредѣлена въ 31 мил. р.; полагая 4 проц. доходности на затраченный капиталъ, дорога должна заработать для уплаты °/₀°/₀ по акціямъ въ годъ 1.240,000 руб., затѣмъ эксплоатація дороги, считая отъ Астрахани до Камышина 510 вер., обойдется по 700 руб. на версту, слѣдовательно, дорога должна выработать 357 т. р., итого 1.597,000 р.; стоимость дороги безъ подвижного состава по правому берегу опредѣлилась въ 8.200,000 руб., т. е. дорога должна выработать на затраченный капиталъ 328 тыс. руб.; эксплоатація дороги по разстоянію отъ Царицына до Астрахани 382 вер. обойдется также по 700 руб. на версту,—слѣдовательно дорога должна дать въ годъ 267,400 руб., всего же 595,400 руб. въ годъ. Предположимъ, что по дорогѣ будетъ пробѣгать ежегодно 20 милл. п. грузовъ, тогда для выручки по лѣвобережному направленію указанной выше цифры тарифъ не можетъ быть ниже 8 коп. за пудъ, для выручки же по правому берегу около 600 т. р. тарифъ не можетъ быть менѣе 3 коп. за пудъ, не считая, повторяю, расхода по подвижному составу дороги, его ремонту и погашенію; понятнымъ становится для каждаго, что на мѣстные грузы при лѣвобережномъ направленіи мы налагаемъ лишнихъ 5 коп. съ пуда за провозъ, а для транзита установляемъ вмѣсто трехъ восемь копеекъ съ пуда. Результатомъ будетъ то, что грузы транзитные, какъ и всякіе грузы, ищущіе дешевой провозной платы, уйдутъ отъ Астрахани на другія дороги, къ другимъ городамъ—Петровску, Баку и пр., а съ уходомъ грузовъ и ослабленіемъ торговой дѣятельности городъ будетъ падать и бѣднѣть. Недавно въ мѣстныхъ газетахъ очень удачно было указано на богатый когда-то посадъ Дубовку, у котораго по берегу Волги была обширная торговля лѣсомъ и желѣзомъ; посадъ остался на томъ же мѣстѣ, торговля же перешла въ Царицынъ, и не въ самый городъ, а на пристани въ 2—4 вер. отъ центра города, и тѣмъ не менѣе Царицынъ развился. Громадность разницы тарифныхъ ставокъ по правому и по лѣвому берегу не дастъ Правительству возможности согласиться на лѣвобережное направленіе, и оно неминуемо предпочтетъ правобережное. Мы же кромѣ разницы въ тарифахъ не можемъ не знать, что по правому берегу и далѣе изъ Царицына къ центру Россіи, на югъ и юго-западъ и къ Черному морю тарифъ дешевле, нежели по лѣвобережному направленію.—Постоянно мы слышимъ отъ нѣкоторыхъ горожанъ, что при правобережномъ направленіи городъ перейдетъ на тусторону Волги. Мнѣніе это глубоко ошибочно; нигдѣ города не двигались и не переходятъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ. Да и мѣста-то на правомъ берегу рѣки для постройки города нѣтъ, ибо близъ берега рѣки большое пространство должно быть занято желѣзнодорожными сооруженіями и разъѣзд-

ными путями, а строить городъ за 3—4 версты отъ рѣки, за желѣзнодорожными сооруженіями, охоты ни у кого не будетъ. Другое опасеніе домовладѣльцевъ-горожанъ, что при правобережномъ направленіи ихъ торговые склады для транзитныхъ товаровъ опустѣютъ, а товары будутъ складываться на той сторонѣ Волги, при лѣвобережномъ же сохранятъ свое значеніе, также ошибочно;—неужели домовладѣльцы не знаютъ, что и при правобережномъ, и при лѣвобережномъ направленіи товарные склады устраиваются у полотна жел. дороги безвозмездно за землю, и каждому, отправляющему товары, какъ на той, такъ и на другой сторонѣ Волги, выгоднѣе выстроить при дорогѣ собственные склады, чѣмъ нанимать? Слѣдовательно, результатъ будетъ одинъ и тотъ-же. Если-же городъ имѣетъ непремѣнное желаніе приблизиться къ желѣзно-дорожнымъ сооруженіямъ, то и при правобережномъ направленіи ему легко это сдѣлать, устроивъ плашкоутный разводный мостъ, затрата на который будетъ не только окупаться, но и получится доходъ отъ взиманія платы съ каждаго проходящаго и проѣзжающаго. Изъ приведенныхъ выше цифръ ясно видно, что Правительство, въ интересахъ торговли и промышленности, разрѣшить можетъ только правобережное направленіе, такъ какъ постройка всякой дороги имѣетъ цѣлью удешевить провозъ товаровъ, что и достигается правобережнымъ направленіемъ; ходатайство о лѣвобережномъ, не имѣющемъ никакихъ шансовъ на успѣхъ, въ то же время тормозитъ дѣло по устройству дороги по правому берегу, а вмѣстѣ съ тѣмъ откладывается вопросъ и объ углубленіи 9 и 12 фут. рейда. А вѣдь надо помнить объ обмелѣніи Волги и взморья, и если не разрѣшится скоро вопросъ о жел. дорогѣ, не разрѣшится и углубленіе рейда. Такимъ образомъ вздорожаетъ провозъ товаровъ, и вы насильственно будете гнать грузы отъ Астрахани къ Петровску и Дербенту и заставите лицъ, производящихъ транзитную торговлю, перейти въ другіе порта; кромѣ того, этимъ вы лишаете грузовъ и рѣчное пароходство. Я глубоко убѣжденъ, что слишкомъ много времени упущено въ не нужныхъ спорахъ о направленіи жел. дороги, и тѣмъ дана возможность перехватить часть транзитныхъ грузовъ отъ Астрахани Петровску. Бросьте этотъ расколъ, ни къ чему не ведущій, кромѣ гибели Астрахани, ибо она такой, какой вы ее знаете, существуетъ благодаря ея торговлѣ; не гоните прочь транзитные товары, а привлекайте ихъ путемъ быстраго устройства дешевой дороги и затѣмъ скораго углубленія рейда, что совершится по ея постройкѣ. Такъ какъ всякая дорога, какъ я уже сказалъ, строится для удешевленія провоза товаровъ, то я всегда буду прямо и открыто доказывать пользу правобережнаго, а не лѣвобережнаго направленія. То же, вѣроятно, сдѣлаетъ и представитель торговли, предсѣдатель биржеваго комитета.

И. М. Стрижевъ. Высказанныя здѣсь мнѣнія Х. Н. Хлѣбникова и Ѳ. С. Малышева настолько вѣски, что не можетъ быть и рѣчи о томъ, чтобы ожидать далѣе проведенія жел. дороги по лѣвому берегу, тѣмъ болѣе, если возможно устройство плашкоутнаго моста.

Г. губернаторъ. Астрахань живетъ почти исключительно рыбою; зимою идутъ цѣлые караваны съ рыбою въ Царицынъ, и я убѣжденъ, что такое положеніе сохранится и при постройкѣ лѣвобережной линіи.

В. І. Рушевскій. Но зимняя рыба идетъ въ Москву, среднеазіатскіе грузы тоже направляются въ центральную Россію; слѣдовательно, для нихъ вполнѣ подходяще лѣвобережное направленіе.

Г. губернаторъ. До сихъ поръ все идетъ въ центральную и западную Россію и за границу правымъ берегомъ, потому что это кратчайшій, скорѣйшій и наиболѣе дешевый путь. Отстаивая лѣвобережное направленіе, вы мечтаете повернуть торговлю на другой путь, т. е. ищете журавля въ небѣ. Никогда вамъ этого не удастся, потому что никому еще не удавалось заставить торговлю свернуть съ своего естественнаго пути. Если бы какимъ-нибудь чудомъ завтра былъ готовъ излюбленный вами путь,—онъ остался бы безъ грузовъ: отправители сами предпочли бы отправлять ихъ по прежнему, на верблюдахъ, въ Царицынъ, потому что это дешевле и скорѣе, чѣмъ кружить на Камышинъ и оттуда на Тамбовъ. Грязе-Царицынская линія—магистральная, а Камышинская—третьестепенная, подъѣздная. Надо считаться съ фактами и приспособляться къ нимъ, а не строить разсчеты на мечтахъ, почти навѣрное несбыточныхъ.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Надо просить желѣзную дорогу поскорѣе, совершенно умалчивая объ ея направленіи.

П. О. Зубовичъ, возражая Х. Н. Хлѣбникову, высказалъ, что исчисленіе платы по Астраханской жел. дорогѣ будетъ производиться не по стоимости сооруженія той или другой линіи, а по общему дифференціальному тарифу, зависящему отъ разстояній между конечными пунктами пробѣга товаровъ. По лѣвобережной же линіи Москва и другіе важные пункты ближе къ Астрахани, чѣмъ черезъ Царицынъ. Что касается предполагаемыхъ Х. Н. Хлѣбниковымъ 20 милл. п. грузовъ, то онъ, Зубовичъ, полагаетъ, что на заволжскую жел. дорогу поступитъ не менѣе 30 милл. п., т. е. такое количество, которое вполнѣ гарантируетъ доходъ 4% на затраченный для постройки ея капиталъ. Такимъ образомъ и Правительству нѣтъ основаній отказать въ постройкѣ лѣвобережной линіи. Далѣе, онъ не можетъ согласиться также и съ предположеніемъ, что обыватели г. Астрахани не переселятся на Форпостъ по неудобству мѣстности. Прилегающая къ Форпосту степь Солянскихъ татаръ представляетъ прекрасную, сухую, незали-

ваемую водой и обширную площадь, гораздо болѣе удобную для поселенія, чѣмъ Астрахань. Точно также жел. дорога не можетъ предоставить всѣмъ грузоотправителямъ достаточно мѣста для постройки товарныхъ складовъ. Непремѣнно должны возникнуть товарныя помѣщенія, принадлежащія частнымъ лицамъ и отдаваемыя въ наймы. Постройка плашкоутнаго моста черезъ Волгу противъ Астрахани немыслима безъ стѣсненія мѣстнаго судоходства. Да каковъ бы ни былъ мостъ, онъ не удержитъ товаровъ и грузовъ на лѣвой сторонѣ. Невозможно согласиться и съ мнѣніемъ, что цѣль всякой желѣзной дороги—дешевый провозъ товаровъ. Проведеніе желѣзныхъ дорогъ очень сильно вліяетъ на всѣ стороны жизни, и ихъ необходимо принимать также во вниманіе. Правобережная линія будетъ имѣть одно лишь транзитное значеніе, а лѣвобережная, кромѣ того, совпадаетъ съ интересами губернскаго города и производительной промышленности всей губерніи. Полное свое значеніе эта линія пріобрѣтаетъ послѣ окончанія Сибирскаго рельсоваго пути и соединенія съ нимъ при помощи промежуточныхъ дорогъ, обѣщаемыхъ Ряз.-Уральскимъ об-вомъ. Нельзя согласиться съ тѣмъ, что углубленіе устьевъ Волги и проведеніе канала между моремъ и Астраханью настолько тѣсно связано съ устройствомъ жел. дороги, что лишь только послѣ проведенія послѣдней Астрахань получитъ морской каналъ. Благоустройство воднаго пути къ морю для Астрахани даже важнѣе, чѣмъ всякая жел. дорога, и нѣтъ основаній предполагать, что жел. дорога должна предшествовать каналу. Будетъ-ли дорога, или ея совсѣмъ не будетъ,—улучшить путь къ морю тѣмъ не менѣе необходимо.

И. В. Беззубиковъ обращаетъ вниманіе на то обстоятельство, что и въ настоящее время на Форпостѣ громадные склады, въ которыхъ находится товаровъ на нѣсколько милл. рублей, и однако же никто изъ Астраханцевъ туда не переселился.

Г. губернаторъ. Да кто будетъ строить склады? Вѣдь, вы же сами. Чего же вы боитесь? кто можетъ заставить васъ переѣхать на Форпостъ? Кстати: я не знаю ни одного города въ Россіи, который пристраивался бы къ желѣзнодорожной станціи, но за то знаю много такихъ, которые какъ были въ 2—4 верстахъ отъ станціи, такъ и остались.

(Указываютъ на Витебскъ и Двинскъ).

Г. губернаторъ. Витебскъ незначительный проѣздной пунктъ, Двинскъ же остался на своемъ мѣстѣ и не тянется къ желѣзнодорожной станціи; Варшава не перебралась въ Прагу, которая осталась такимъ же ничтожнымъ предмѣстьемъ, какъ была, хотя станція жел. дороги тамъ. Итакъ, сколько нибудь подходящихъ примѣровъ нѣтъ; чего же тогда пугаютъ насъ Форпостомъ и паденіемъ недвижимыхъ цѣнностей. Гораздо болѣе шан-

совъ имѣть выгоды отъ правобережной дороги, чѣмъ осилить Царицынъ лѣвобережною линіею. Между тѣмъ Царицынъ при помощи Тихорѣцкой жел. дороги будетъ развиваться на нашъ счетъ и дальше, и въ концѣ концовъ убьетъ Астрахань. Обращу вниманіе ваше еще на одно обстоятельство, о которомъ всѣ умалчиваютъ. Сторонники лѣвобережнаго направленія всѣ указываютъ на богатства Царевскаго уѣзда, которымъ надо дать выходъ. Но простой взглядъ на карту можетъ убѣдить кого угодно, что даже для селъ Царевскаго уѣзда правобережное направленіе выгоднѣе лѣвобережнаго. Всѣ села расположены по берегамъ Волги и Ахтубы; чтобы попасть на правобережную дорогу, нужно только переправиться черезъ Волгу. А лѣвобережная дорога проектирована по прямому направленію черезъ степь и оставляетъ всѣ села Царевскаго уѣзда въ сторонѣ на 60, 70 и болѣе верстъ.

Ѳ. С. Малышевъ. Только люди, мало читавшіе по желѣзнодорожному вопросу и плохо съ нимъ знакомые, могутъ утверждать, что тарифъ не зависитъ отъ затратъ на постройку, ремонтъ и пр.; вѣдь, именно лѣвобережное направленіе и убиваетъ значеніе Астрахани, какъ транзитнаго пункта; посмотрите, уже теперь Петровскъ взялъ къ себѣ не мало хлопка и, что всего поразительнѣе, бакинской нефти; ожидая, мы дадимъ ему еще больше средствъ побивать насъ.

Г. губернаторъ. Совершенно вѣрно; будь у Астраханцевъ теперьже желѣзная дорога, этого-бы не случилось. — Чтобы узнать, такъ сказать, конечный результатъ нашего совѣщанія, я соберу голоса.

Голоса, какъ оказалось, раздѣлились поровну: семь за правый берегъ и столько-же за лѣвый.

Г. губернаторъ. Закрывая засѣданіе, я долженъ сказать, что все, приводившееся здѣсь той или другой сторонами, еще болѣе убѣдило меня въ невыгодности лѣвобережнаго направленія, но никто не можетъ упрекнуть меня въ пристрастіи. На оборотъ, и раньше я сдѣлалъ все, чтобы помочь городской депутаціи, отправляющейся въ Петербургъ, и обѣщаю ей дальнѣйшее содѣйствіе. Я не навязываю никому своихъ убѣжденій. Чѣмъ все это кончится, — вопросъ будущаго, но вѣроятнѣе всего, что постройка дороги будетъ отложена на неопредѣленное время. Мое глубокое убѣжденіе: не правобережная дорога, а отсрочка ея постройки на неопредѣленное время погубитъ Астрахань.

Совѣщаніе закончилось въ началѣ одиннадцатаго часа вечера.

(«Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 9 и 10 октября №№ 2554 и 2555).

CXXX.

Запросъ въ засѣданіи Астрах. городской думы 9 октября 1897 г. о причинѣ не выѣзда въ С.-Петербургъ избранной думою депутаціи, отчетъ о чрезвычайномъ засѣданіи думы 13 октября для выбора новаго члена депутаціи и сообщеніе о времени выѣзда членовъ депутаціи изъ Астрахани въ С.-Петербургъ.

Въ засѣданіи думы 9 октября 1897 г. гласный И. Г. Сергѣевъ сдѣлалъ запросъ: почему до сихъ поръ не выѣхала въ С.-Петербургъ избранная думою депутація для ходатайства, гдѣ слѣдуетъ, о проведеніи жел. дороги въ Астрахань по лѣвому берегу р. Волги? Городской голова отвѣтилъ, что пока выѣзжать нѣтъ особой надобности, притомъ собирались нужные матеріалы. И. Г. Сергѣевъ добавилъ, что депутаціи слѣдовало бы испросить разрѣшеніе лично повергнуть къ стопамъ Государя Императора всеподданнѣйшее прошеніе Астраханской думы. Городской голова успокоилъ, что депутація выѣдетъ во время и сдѣлаетъ все, отъ нея зависящее. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 11 октября № 2556).

Вчера, 13 октября 1897 г., въ $7^1/_2$ час. вечера, состоялось чрезвычайное собраніе Астраханской думы для выбора, вмѣсто отказавшагося А. М. Солина, члена депутаціи, посылаемой въ С.-Петербургъ съ цѣлью ходатайства въ подлежащихъ учрежденіяхъ о скорѣйшемъ проведеніи въ Астрахань жел. дороги по лѣвому берегу р. Волги. Депутатомъ избранъ Х. Е. Ефремовъ. Дума долго и единогласно просила принять обязанности депутата гласнаго И. Г. Сергѣева, но онъ отказался. Депутація выѣдетъ 15 или 16 октября. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 14 октября № 2559).

Въ чрезвычайномъ собраніи думы, состоявшемся 13 октября, гл. П. И. Коржинскимъ было предложено ассигновать извѣстную сумму на издержки депутаціи по поѣздкѣ въ С.-Петербургъ. Предложеніе это встрѣчено нѣкоторыми гласными сочувственно (полагали нужнымъ ассигновать на эту надобность 2 тыс. руб., по 500 р. каждому депутату), но другіе возразили, что вопросъ поднятъ несвоевременно, такъ какъ депутація избрана уже мѣсяцъ тому назадъ, и потому обсужде-

нію подлежать не долженъ. Гл. И. Г. Сергѣевъ добавилъ, что раньше посылавшіяся городомъ депутаціи по разнымъ случаямъ вознагражденія не получали. Вопросъ оставленъ открытымъ.

Свой отказъ отъ обязанностей депутата гл. И. Г. Сергѣевъ мотивировалъ главнымъ образомъ тѣмъ, что избрать, вмѣсто предсѣдателя биржеваго комитета А. М. Солина (отказъ имъ присланъ изъ Нижняго), слѣдуетъ непремѣнно коммерсанта, хорошо знакомаго съ нуждами мѣстныхъ торговли и промышленности. Долгія и дружныя просьбы изъявить согласіе на поѣздку остались, какъ мы уже сообщили, безуспѣшными: г. Сергѣевъ отказа обратно не взялъ, замѣтивъ, что онъ никогда не отказывался, разъ находилъ свое участіе полезнымъ и необходимымъ. Гл. Ф. П. Неизвѣстновъ воскликнулъ: «Иванъ Григорьевичъ, сдѣлай уже такую милость, — поѣзжай», но и это не помогло. Тогда нѣкоторые гласные, въ томъ числѣ и И. Г. Сергѣевъ, предложили ограничиться тремя депутатами, заявляя, что это еще будетъ въ нѣкоторыхъ отношеніяхъ удобнѣе (на случай представленія и т. д.), и просили баллотировать свое предложеніе. Выборъ думы, какъ извѣстно, палъ на Х. Е. Ефремова (нѣкоторые высказались за посылку пятичленной депутаціи).

Добавимъ, что депутація, вѣроятно, выѣдетъ въ составѣ трехъ членовъ (городской голова И. Н. Плотниковъ и гласные Ф. П. Неизвѣстновъ и Х. Е. Ефремовъ), такъ какъ отъѣздъ Д. Н. Сергѣева по служебнымъ дѣламъ замедляется («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 15 октября № 2560).

Депутація отъ города, снаряженная для поѣздки въ С.-Петербургъ съ цѣлью ходатайства въ подлежащихъ учрежденіяхъ о скорѣйшемъ проведеніи въ Астрахань желѣзной дороги по лѣвому берегу р. Волги, въ составѣ И. Н. Плотникова, Х. Е. Ефремова и Ф. П. Неизвѣстнова, 15 октября на пароходѣ «К. Кауфманъ» выѣхала въ С.-Петербургъ. Четвертый депутатъ Д. Н. Сергѣевъ, задержанный обязанностями службы, выѣдетъ, какъ слышно, въ непродолжительномъ времени. (См. «Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 17 октября № 2562 и «Астр. Листокъ» 1897 г. 17 октября № 252).

CXXXI.

Записка о проведеніи жел. дороги въ Астрах. губерніи по лѣвому берегу р. Волги, представленная въ С.-Петербургѣ особою депутаціею, избранною въ засѣданіяхъ Астрах. город. думы 22 августа и 13 октября 1897 года.

Проведеніе желѣзной дороги въ Астраханской губерніи для соединенія губернскаго города и устьевъ величайшей русской рѣки Волги съ общею желѣзнодорожною сѣтью Имперіи необходимо не только въ интересахъ губернскаго города, его торговли и промышленности, и даже не только въ интересахъ Астраханскаго края, но также въ интересахъ обще-государственныхъ. Астрахань, именно, представляетъ тотъ пунктъ, чрезъ который кратчайшимъ путемъ производятся сношенія Россіи съ Персіей, Закаспійской областью и южнымъ Кавказомъ. Потребность въ желѣзной дорогѣ сознавалась 15 лѣтъ тому назадъ. Еще въ 1882 году, 19 января, состоялось постановленіе Астраханской городской думы о томъ, чтобы ходатайствовать предъ Правительствомъ относительно соединенія Астрахани съ общею желѣзнодорожною сѣтью. Если въ то время, когда оборотъ по привозу и вывозу товаровъ въ прикаспійскіе порты и Персію оцѣнивался всего въ 54 милліона рублей, ощущалась необходимость въ рельсовомъ пути, то въ настоящее время, когда оборотъ товаровъ увеличился въ два раза и оцѣнивается въ 108 милліоновъ рублей, Астрахань безъ желѣзной дороги обойтись положительно не можетъ. Дальнѣйшая оторванность устьевъ Волги отъ сѣти россійскихъ желѣзныхъ дорогъ грозитъ паденіемъ Астраханской торговли и промышленности. Въ лицѣ города Петровска, соединеннаго теперь желѣзными дорогами съ Ростовомъ на Дону и Царицыномъ, возникъ для Астрахани грозный конкурентъ, отвлекающій отъ нея съ каждымъ годомъ все большее и большее количество товаровъ. Такое насильственное отвлеченіе грузовъ отъ ихъ естественнаго направленія на болѣе длинный и обходный путь, отражаясь вредно на интересахъ русскаго населенія, объясняется лишь тѣмъ, что Астрахань не имѣетъ до сихъ поръ своей желѣзной дороги. А между тѣмъ, въ Астраханской губерніи существуютъ такія отрасли добывающей и обрабатывающей промышленности, которыя занимаютъ первое мѣсто на всемъ протяженіи нашего обширнаго отечества. Размѣры рыбной промышленности, соледобыванія и скотоводства настолько велики, какъ по числу занятыхъ рукъ, такъ и по количеству добываемыхъ продуктовъ, что ими одними вполнѣ оправдывается необходимость улучшенныхъ путей со-

общенія и приведеніе ихъ въ такое состояніе, которое сравнило-бы Астрахань и Астраханскій край съ другими мѣстностями нашего государства, далеко не имѣющими ни такихъ торговыхъ оборотовъ, ни такого развитія промышленности, но тѣмъ не менѣе пользующихся всѣми выгодами улучшенныхъ путей сообщенія, соотвѣтствующихъ современнымъ требованіямъ и условіямъ безостановочнаго и быстраго передвиженія людей и товаровъ.

Не говоря о потеряхъ Астраханской торговли и промышленности, отсутствіе желѣзнодорожнаго сообщенія создаетъ еще массу неудобствъ, которыя не могутъ быть долѣе терпимы въ городѣ съ быстро растущимъ населеніемъ, далеко превысившимъ 100,000 человѣкъ. Такъ, цѣны на многіе жизненные продукты и при томъ продукты первой необходимости, какъ напр. хлѣбъ, нормируются зимой не по дѣйствительной ихъ стоимости, а по количеству привезенныхъ въ городъ запасовъ; городскія больницы не успѣваютъ вмѣщать больныхъ рабочихъ, направлявшихся на весенніе рыболовные промыслы и не вынесшихъ лишеній и трудностей 400-верстнаго пути пѣшкомъ. Въ городѣ остается на зиму много такихъ лицъ, которыя не успѣли выбраться до закрытія навигаціи. Не находя работы, этотъ людъ быстро проживаетъ свои лѣтніе заработки, занимается нищенствомъ и плодитъ массу преступленій противъ собственности. Наконецъ, зимою сильно затрудняются всякія сообщенія и сношенія, а во время замерзанія и вскрытія рѣкъ даже прекращаются на нѣкоторое время. Такъ, Астрахань съ Краснымъ-Яромъ, ранней весной и поздней осенью, сносится только по телеграфу. Безъ преувеличенія можно сказать, что съ прекращеніемъ навигаціи Астрахань становится отрѣзанной отъ остальной Россіи.

Въ настоящее время нижнее теченіе Волги соединено съ центромъ Россіи нѣсколькими почти параллельными путями, такъ что для соединенія Астрахани съ общею желѣзнодорожною сѣтью представляется возможность выбора между двумя ближайшими конечными ихъ пунктами. Она можетъ примкнуть къ желѣзнодорожной сѣти или въ Царицынѣ, или въ Камышинѣ.

Въ первомъ случаѣ, т. е. когда линія пройдетъ на Царицынъ, по правому нагорному берегу р. Волги, Астрахань, лежащая на лѣвомъ берегу, должна потерять то значеніе, которое она имѣетъ теперь, ибо вся ея торговля и промышленность перейдутъ на правый берегъ и сосредоточатся въ конечномъ пунктѣ новой дороги—Форпостѣ. Устройство постояннаго удобнаго сообщенія между Форпостомъ и Астраханью, которое не стѣснило-бы судоходства, невозможно при той ширинѣ, которую имѣетъ Волга въ этомъ мѣстѣ ($1^1/_2$ версты). Но даже если это препятствіе будетъ обойдено, если даже будетъ устро-

ена въ Астрахани станція, все-таки требующіяся на устройство постояннаго сообщенія чрезъ Волгу громадныя затраты ни сколько не помогутъ дѣлу: Астраханская городская станція будетъ имѣть лишь мѣстное значеніе и не удержитъ перехода на правый берегъ рабочей, торговой и промышленной жизни. Отказать Форпосту въ устройствѣ товарной и пассажирской станціи невозможно. Но разъ на Форпостѣ будетъ открытъ пріемъ тозаровъ и пассажировъ, то туда неудержимо направятся и всѣ остальные грузы, подвозимые къ Астрахани водою. Мало по малу тамъ будутъ устроены товарные склады, перейдутъ торгово-промышленныя конторы и наконецъ биржа. Губернскій-же городъ, въ которомъ затрачены и затрачиваются громадные капиталы для удовлетворенія потребностей торговли и промышленности, въ которомъ сосредоточена торгово-промышленная жизнь цѣлаго края, постепенно опустѣетъ и сохранитъ лишь значеніе административнаго центра. (Для опредѣленія значенія Астрахани приведены свѣдѣнія въ приложеніи № 1-й).

Такое печальное явленіе могло-бы быть оправдано, если-бы предполагаемая дорога Форпостъ-Царицынъ пересѣкала мѣстности, существенно заинтересованныя въ этой дорогѣ, съ густымъ населеніемъ, или же проходила-бы чрезъ край, обладающій естественными богатствами, обѣщающими развитіе новыхъ отраслей промышленности и притокъ населенія.

Но на самомъ дѣлѣ ничего подобнаго нѣтъ.

На всемъ протяженіи праваго Волжскаго берега не имѣется ни одного крупнаго населеннаго пункта. Въ городахъ: Енотаевскѣ и Черномъ Яру, по свѣдѣніямъ первой всеобщей переписи, числится: въ первомъ — 2807 душъ обоего пола, а во второмъ — 5155. Пунктовъ съ населеніемъ свыше 1000 человѣкъ на протяженіи 408 верстъ отъ Форпоста до Царицына имѣется только 19 (см. таблицу № 3-й), при чемъ въ среднемъ на каждое поселеніе приходится 3017 человѣкъ. Все правобережное населеніе равняется 281,439 душамъ, со включеніемъ калмыцкой степи. Если-же изъ этого числа отнять населеніе Царицынско - Ставропольскаго тракта, которое теперь въ достаточной степени обслуживается Тихорѣцко-Царицынской вѣтвью, то въ районъ вліянія дороги Форпостъ-Царицынъ войдутъ только 161,378 человѣкъ.

На притокъ населенія невозможно разсчитывать, ибо вся правобережная степь, до самой Эргенинской возвышенности, имѣетъ глинисто-солончаковую почву, мало выщелоченную, бѣдную подпочвенной прѣсной водой, покрытую жалкой полынной растительностью и непригодную ни къ какой другой культурѣ, кромѣ скотоводства, страдающаго здѣсь отъ недостатка сѣнокосныхъ мѣстъ и водопоевъ. Всѣ удобныя земли заняты и использованы и, не смотря на незначительную плот-

ность населенія, жители выселяются въ другія мѣстности губерніи, болѣе пригодныя для жизни. Наконецъ, на всемъ протяженіи правобережной степи нѣтъ другихъ минеральныхъ богатствъ кромѣ соли, и та встрѣчается въ сравнительно небольшомъ количествѣ и дурнаго качества.

Такимъ образомъ, проведеніе желѣзной дороги по правому берегу р. Волги, отъ Форпоста до Царицына, не можетъ вызвать къ жизни какой-либо производительности, будетъ безполезной для интересовъ края, перенесетъ торгово-коммерческую дѣятельность изъ Астрахани на правый берегъ и создастъ новый торгово-промышленный пунктъ—Форпостъ. Что-же касается Астрахани, то значеніе этого города, пріобрѣтенное имъ путемъ долгихъ тяжелыхъ трудовъ многихъ поколѣній, придетъ въ упадокъ.

Если обратиться къ разсмотрѣнію лѣвобережной линіи, которая соединитъ Астрахань съ Камышиномъ, то окажется слѣдующее:

1) Лѣвобережная линія имѣетъ бо́льшую длину въ предѣлахъ губерніи, чѣмъ правобережная.

2) Она соединяетъ Астрахань наиболѣе короткимъ путемъ съ Москвою и С.-Петербургомъ.

3) Она проходитъ чрезъ наиболѣе заселенныя мѣстности.

4) Она пересѣкаетъ земледѣльческій, рыбопромышленный и соледобывающій районы.

5) Она проходитъ чрезъ мѣстности, способныя къ развитію садоводства, огородничества и бахчеводства.

6) Она увеличиваетъ цѣнность и доходность казенныхъ оброчныхъ статей и облегчаетъ надзоръ за ними.

7) Проведеніе этой линіи облегчитъ принятіе мѣръ противъ развитія и вторженія сыпучихъ песковъ.

8) Упорядочитъ торговлю въ киргизской степи, сосредоточенную въ рукахъ татаръ, сильно эксплоатирующихъ населеніе, доставитъ киргизамъ, не имѣющимъ скота, новые виды заработковъ и увеличитъ существующіе, а также послужитъ къ болѣе успѣшному водворенію началъ русской гражданственности и культуры среди кочеваго населенія, находящагося теперь подъ единственнымъ вліяніемъ магометанъ-татаръ.

9) Предоставляется возможность дальнѣйшаго цѣлесообразнаго развитія заволжской желѣзнодорожной сѣти.

и 10) Астрахань не только не теряетъ своего торгово-промышленнаго значенія, но напротивъ пріобрѣтаетъ новое и пользуется сама всѣми выгодами и преимуществами желѣзнодорожнаго сообщенія.

Строительная длина линіи отъ Астрахани до Камышина опредѣляется въ 460 верстъ и превышаетъ длину линіи Форпостъ-Царицынъ

на 60 верстъ, но за то разстояніе до Москвы и вообще до пунктовъ, лежащихъ сѣвернѣе направленія Грязе-Царицынской дороги, по лѣвобережному направленію короче на 70 верстъ въ сравненіи съ правобережнымъ направленіемъ. Кромѣ того, при оцѣнкѣ выгодъ этихъ двухъ направленій, необходимо принять въ соображеніе еще и то обстоятельство, что для интересовъ губерніи длинная линія выгоднѣе, чѣмъ короткая, такъ какъ первая соприкасается съ большимъ числомъ мѣстностей и ея услугами можетъ пользоваться большее число людей. Для внутреннихъ сношеній губерніи, которыя, какъ выше сказано, особенно затруднительны и временами прямо невозможны въ дельтѣ Волги, лѣвобережная линія, идущая отъ Астрахани на Красный Яръ, заслуживаетъ предпочтеніе предъ правобережной.

Населенность лѣвобережныхъ частей Астраханской губерніи, какъ видно изъ прилагаемой таблицы № 2-й, опредѣляется цифрой въ 719,660 человѣкъ, т. е. почти втрое болѣе, чѣмъ на правой сторонѣ. Изъ таблицы № 3-й оказывается, что пунктовъ съ населеніемъ свыше 1000 человѣкъ на лѣвой сторонѣ—42, вмѣсто 19 такихъ-же пунктовъ, расположенныхъ по правому берегу; въ среднемъ на каждый изъ лѣвобережныхъ пунктовъ приходится 4590 человѣкъ, тогда какъ на правобережные приходится всего по 3017 человѣкъ. Среднее поверстное разстояніе между правобережными населенными пунктами 21 верста, а между лѣвобережными—15, т. е. лѣвобережные пункты и гуще заселены, и ближе расположены, чѣмъ правобережные. При этомъ на правой сторонѣ нѣтъ ни одного поселенія, насчитывающаго свыше 6000 человѣкъ, не исключая и уѣздныхъ городовъ: Енотаевска и Чернаго-Яра, между тѣмъ какъ на лѣвой сторонѣ такихъ пунктовъ девять. Заволжскія слободы и селенія: Болхуны, Владиміровка, Капустинъ-Яръ, Пришибъ, Верхне и Средне-Ахтубинское, Рахинка, Заплавное—насчитываютъ каждая отъ шести до шестнадцати тысячъ жителей, а Николаевская слобода, лежащая противъ Камышина и представляющая одинъ изъ конечныхъ пунктовъ дороги, имѣетъ болѣе 20,000 жителей.

Начинаясь въ Астрахани и пройдя мимо Краснаго-Яра чрезъ Волжскую дельту въ сѣверовосточномъ направленіи, заволжская желѣзнодорожная линія пересѣчетъ самый богатый и производительный рыбопромышленный районъ губерніи. Услуги, которыя окажетъ желѣзная дорога рыбному дѣлу, будутъ велики. Она, прежде всего, избавитъ зимнюю торговлю мороженой рыбой отъ случайностей перемѣны погоды во время долгаго гужеваго пути. Нерѣдко случается, что рыба во время перевозки, длящейся 19 дней, оттаиваетъ и окончательно портится, разворяя предпринимателей. Рискованность этой торговли увеличиваетъ цѣну на мороженую рыбу, что, конечно, не въ интересахъ потребителей. Затѣмъ желѣзная дорога упорядочитъ сбытъ осеннихъ и

весеннихъ малосоловъ и, наконецъ, она же привлечетъ ту рыбу, которая въ настоящее время за дороговизной зимней перевозки и невыгодностью посола на мѣстѣ совершенно пропадаетъ. Вліяніе дороги скажется также на качествѣ продукта, которому не придется вылеживаться и ждать открытія навигаціи.

Прорѣзавъ Волжскую дельту и проходя далѣе вдоль Ахтубы, лѣвобережная линія можетъ оказать большія услуги дѣлу садоводства, огородничества и бахчеводства. Громадная Ахтубинская долина, со включеніемъ многихъ пунктовъ дельты и степныхъ лимановъ киргизской орды и Царевскаго уѣзда, какъ будто нарочно создана самой природой для садовой и огородничѐской культуры. Богатая почва, масса воды, тепла и солнечнаго свѣта, раннее созрѣваніе плодовъ и овощей и обширный районъ для сбыта (весь сѣверо-восточный край),— все это представляетъ совокупность счастливыхъ условій, обезпечивающихъ полный успѣхъ садоводству, огородничеству и бахчеводству Астраханскаго края. Лѣвобережная линія, давъ толчекъ къ ихъ развитію, окажетъ тѣмъ важную услугу сельскому населенію, которое нуждается въ новыхъ видахъ заработковъ, взамѣнъ сокращающагося рыболовства, и остановитъ выселеніе жителей на морскую прибрежную полосу, гдѣ они поневолѣ занимаются хищническимъ истребленіемъ рыбы въ запретныхъ мѣстахъ и запрещенными способами. Въ настоящее время занятія садоводствомъ и огородничествомъ сосредоточены около Астрахани; прилагаемая таблица № 3-й даетъ нѣкоторое понятіе о сортахъ и количествѣ плодовъ и овощей, вывозимыхъ вверхъ по Волгѣ.

Направляясь далѣе къ сѣверу, заволжская линія вступаетъ въ скотоводческій и солепромышленный районы.

По поводу скотоводства должно сказать слѣдующее: Астраханская губернія по преимуществу скотоводческая; всѣ степныя пространства ея, за малыми исключеніями, представляютъ обширное пастбище. Хотя скотъ прогоняется за предѣлы губерніи обыкновенно лѣтомъ и осенью въ гуртахъ, но желѣзная дорога предоставитъ возможность передвиженія его и поздней осенью и зимою, особенно если животныя будутъ въ хорошемъ тѣлѣ. Кромѣ того скотопромышленники и хозяева выигрываютъ еще и въ томъ отношеніи, что они получаютъ возможность при посредствѣ желѣзной дороги отправлять шерсть, сало и кожи, не выжидая времени перевозки ихъ гужевымъ путемъ, при чемъ эти продукты портятся отъ долгаго храненія, несмотря на всѣ мѣры предосторожности. Наконецъ, желѣзнодорожная линія принесетъ пользу Астраханскому скотоводству тѣмъ, что побудитъ хозяевъ къ разведенію улучшенныхъ породъ скота. Вмѣсто малоцѣнныхъ степныхъ овецъ съ дешевою шерстью, явится прямой разсчетъ развести другія породы съ болѣе дорогимъ руномъ. Необходимо добавить, что скотоводство лѣвой

стороны, по числу головъ крупнаго и мелкаго скота, значительно превышаетъ правобережное и что послѣднее уже обслуживается Царицынско-Тихорѣцкой желѣзной дорогой. (Прилагаемая таблица о скотоводствѣ составлена на основаніи оффиціальныхъ данныхъ).

Что касается выгодъ, получаемыхъ отъ заволжской желѣзной дороги солепромышленностію, то онѣ ясны, ибо проектируемая линія пройдетъ именно чрезъ тѣ пункты, гдѣ сосредоточены соляныя богатства губерніи. Увеличивъ существующую разработку на Баскунчакѣ, она возстановитъ соледобываніе на Элтонскомъ озерѣ и въ Чапчачахъ, заброшенное теперь единственно по причинѣ дороговизны перевозки соли гужевымъ путемъ. Въ настоящее время замѣчается сокращеніе соледобыванія, какъ это ясно изъ прилагаемой таблицы № 7-й, въ которой отмѣчены количества добытой и вывезенной за предѣлы губерніи соли за 1881, 86, 91 и 96 г.г. Такое сокращеніе разработки объясняется конкуренціей со стороны Бахмутской соли, которая вытѣснила Астраханскую соль съ юго-западныхъ дорогъ и продолжаетъ вытѣснять съ сѣверо-западныхъ. Причинами, вызывающими это явленіе, служитъ не только выгодное мѣстоположеніе Бахмутскихъ копей, но также и тѣ накладные расходы, которые приходится нести Астраханской соли, прежде чѣмъ она достигнетъ рынковъ сбыта. Баскунчакская соль сначала поступаетъ на Баскунчакскую желѣзную дорогу, гдѣ провозъ оплачивается неимовѣрно высокой платой ($3^1/_4$ к. съ пуда), далѣе на Волгѣ требуется погрузка ея въ баржи. Чтобы снова поступить на желѣзную дорогу, необходима обратная выгрузка и ссыпка въ вагоны. Съ проведеніемъ же Астраханской заволжской дороги близъ Чапчачей, Баскунчака и Элтона это неудобство устранится, и установится безперегрузочное доставленіе соли къ мѣстамъ потребленія. Если при этомъ будутъ пересмотрѣны и уравнены тарифы, то Астраханская соль пріобрѣтетъ выгодное положеніе на мѣстахъ сбыта, что отразится самымъ благодѣтельнымъ образомъ на интересахъ населенія большей части Европейской Россіи, которое будетъ покупать необходимѣйшій жизненный продуктъ по болѣе дешевой цѣнѣ. Съ другой стороны, увеличившаяся разработка соли повыситъ заработную плату, привлечетъ новыхъ рабочихъ и, увеличивъ ихъ благосостояніе, оживитъ падающую теперь соляную промышленность. Если даже предположить, что разработка соли достигнетъ тѣхъ предѣловъ, которые она имѣла шестнадцать лѣтъ тому назадъ, т. е. если вмѣсто 15 милліоновъ пудовъ будетъ добываться 23 милліона, то несомнѣнно, что такое увеличеніе разработки будетъ весьма благодѣтельно для интересовъ мѣстнаго рабочаго населенія, страдающаго отъ постепеннаго сокращенія заработковъ на рыбныхъ и соляныхъ промыслахъ.

За Элтонскимъ озеромъ заволжская Астраханская желѣзная до-

рога пройдетъ чрезъ Царевскій уѣздъ, единственный въ губерніи, въ которомъ хлѣбопашество занимаетъ первенствующее значеніе и составляетъ главную основу благосостоянія жителей. Онъ же не только довольствуется своимъ хлѣбомъ, но и отправляетъ ежегодно за предѣлы губерніи отъ 3 до 5 милліоновъ пудовъ мѣстной пшеницы, весьма высокаго качества, идущей на приготовленіе лучшихъ сортовъ муки *). Большое затрудненіе, испытываемое жителями и состоящее въ томъ, что доставка зерна изъ степи къ Волжскимъ пристанямъ обходится очень дорого, съ проведеніемъ желѣзной дороги устранится.

Здѣсь же умѣстно будетъ сказать, что снабженіе хлѣбомъ населенія рыбопромышленнаго и степнаго районовъ находится въ своеобразныхъ условіяхъ.

Такъ какъ населеніе Астраханскаго и Красноярскаго уѣздовъ, а также обѣихъ степей: калмыцкой и киргизской, хлѣбопашествомъ не занимается, то для удовлетворенія потребностей въ продовольствіи какъ этого населенія, такъ и пришлыхъ рабочихъ, обыкновенно передъ наступленіемъ зимняго сезона въ Астрахани скопляются большіе запасы муки и зерноваго хлѣба, при чемъ продажная цѣна муки часто зависитъ весной не столько отъ ея дѣйствительной стоимости, сколько отъ количества привезенныхъ въ городъ осенью запасовъ. Проведеніе желѣзной дороги сразу устранитъ этотъ ненормальный порядокъ въ снабженіи продуктомъ первой необходимости громаднаго губернскаго города съ населеніемъ въ 113 тысячъ человѣкъ, двухъ уѣздовъ и многолюдныхъ промысловъ.

Проведеніе желѣзной дороги по лѣвому берегу р. Волги совпадаетъ еще съ интересами казны. А именно: въ Астраханской губерніи числится 895,770 десятинъ казенныхъ земель, изъ коихъ 884,313 десят., т. е. болѣе 98%, лежатъ на лѣвой сторонѣ. Кромѣ того, тамъ же находится и главная масса (около 90%) калмыцкихъ оброчныхъ статей, которыя, послѣ перехода калмыковъ въ вѣдомство Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, останутся въ завѣдываніи мѣстнаго Управленія Государственныхъ Имуществъ. По сравненію съ пространствомъ земель, находящихся въ частномъ владѣніи, казна является самымъ крупнымъ собственникомъ, и проведеніе заволжской дороги обѣщаетъ ей большія выгоды. Поднимая цѣнность и доходность казенныхъ земель, желѣзнодорожный путь облегчаетъ вмѣстѣ съ тѣмъ и задачи по управленію ими. Вопросъ этотъ имѣетъ существенное значеніе для крестьянскаго населенія, благосостояніе котораго основано на арендѣ и эксплоатаціи казенныхъ земель. Малѣйшее измѣне-

*) По свѣдѣніямъ Комиссіи Народнаго Продовольствія, на однихъ только крестьянскихъ земляхъ Царевскаго уѣзда въ 1896 году собрано пшеницы, ржи, ячменя и овса 823,532 четверти, т. е. болѣе 6 милліоновъ пудовъ; въ томъ числѣ яровой пшеницы 613,554 четверти.

ніе въ порядкѣ пользованія ими немедленно отражается на экономическомъ положеніи крестьянъ.

Астраханская губернія отличается сильнымъ развитіемъ сыпучихъ песковъ, главная масса которыхъ—3.675,718 десятинъ—находится на лѣвой сторонѣ, какъ это видно изъ прилагаемой вѣдомости. Засыпая пашни, сѣнокосы и водовмѣстилища, сыпучіе пески приносятъ значительный вредъ скотоводству и земледѣлію; противъ ихъ распространенія необходимо принять самыя серьезныя мѣры. Практикующіеся теперь въ Нарынскомъ лѣсничествѣ способы укрѣпленія песковъ ведутся успѣшно, но, достигая своей цѣли, эти способы совершенно не эксплоатируютъ самой почвы. Между тѣмъ опытъ западно-европейскихъ странъ, а отчасти и нашъ собственный, вполнѣ доказалъ, что закрѣпленіе песковъ совмѣстимо съ ихъ эксплоатаціей при помощи нѣкоторыхъ спеціальныхъ сельско-хозяйственныхъ культуръ, какъ-то: виноградарства, лѣсоразведенія и др. Проведеніе желѣзной дороги чрезъ лѣвобережную степь создастъ въ ней условія, благопріятныя для возникновенія и развитія этихъ культуръ, а линія дороги на всемъ протяженіи представитъ изъ себя какъ бы защитный барьеръ противъ надвиганія сыпучихъ песковъ.

Направленіе желѣзной дороги по лѣвому берегу р. Волги, предоставляя Астрахани кратчайшій путь къ Москвѣ, выгодно еще и въ томъ отношеніи, что даетъ возможность въ будущемъ къ дальнѣйшему, полезному для Астраханской губерніи, развитію заволжской желѣзнодорожной сѣти. Такъ, въ случаѣ проведенія соединительныхъ вѣтвей отъ Элтона къ Новоузенску и далѣе отъ Николаевска къ Кротовкѣ, Астрахань получаетъ связь съ Саратовомъ, Самарой, Уфой и великой Сибирской желѣзной дорогой. Что же касается до Царицына, то для сообщенія съ нимъ требуется лишь небольшая соединительная вѣтвь отъ заволжской Астраханской дороги.

Изъ сказаннаго необходимо придти къ слѣдующимъ заключеніямъ:

1) Для Астрахани и Астраханской губерніи желѣзная дорога необходима вообще.

2) Правобережное направленіе дороги послужитъ причиной упадка Астрахани, такъ какъ на счетъ ея торговли и промышленности возникнетъ новый торгово-промышленный пунктъ - Форпостъ.

и 3) Лѣвобережная заволжская линія, проходящая отъ Астрахани до Камышина, удовлетворяетъ всѣмъ потребностямъ торговли и промышленности, не подрываетъ значенія губернскаго города и вполнѣ совпадаетъ съ интересами населенія всей губерніи. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 20 октября № 255 *).

*) По сообщеніямъ «Астрах. Листка», эта записка воспроизведена была также въ «С.-П. Б. Вѣдом.» и «Торгово-Промышленной Газетѣ» («А. Л.» 1897 г. 18 ноября № 280 и 2 декабря № 292).

Приложеніе № 1-й.

Для опредѣленія значенія Астрахани могутъ служить слѣдующія данныя:

По числу населенія (113,001 душ.), Астрахань занимаетъ первое мѣсто на всемъ побережьѣ Каспійскаго моря и шестнадцатое въ Имперіи. Мѣстоположеніе ея на лѣвой сторонѣ было избрано русскимъ Правительствомъ въ 1558 году. Являясь конечнымъ пунктомъ великаго воднаго пути Европейской Россіи, Астрахань всегда отличалась торговымъ характеромъ своей дѣятельности. Въ особенности оживили ея торговлю послѣднія завоеванія въ Средней Азіи, постройка закаспійской желѣзной дороги, Бакинское нефтяное производство и закрытіе транзитной торговли чрезъ Закавказскій край. Биржа въ Астрахани открыта съ 1870 года.

У Астрахани, лежащей южнѣе Царицына, Волга вскрывается раньше и замерзаетъ позже; число навигаціонныхъ дней у Астрахани—270, у Царицына—250.

По свѣдѣніямъ Вѣдомства Путей Сообщенія, грузилось и разгружалось въ 1896 г. въ самой Астрахани, на ея пристаняхъ: буксированныхъ пароходами баржей 2715, судовъ—2904 и лѣсныхъ плотовъ—62. Судорабочихъ на судахъ находилось 59,500 человѣкъ.

Общая, объявленная грузоотправителями, цѣнность отправленной изъ Астрахани клади, въ количествѣ 157.745.963 пуд., въ 1896 г. была 23.583,975 руб. Въ привозѣ къ Астрахани было въ томъ-же году 30.924,537 пуд. съ объявленною цѣнностью 12.195,517 руб

Дѣятельность Астраханскаго порта въ 1896 г. выражается въ слѣдующихъ цифрахъ: приписанныхъ къ порту судовъ числилось: паровыхъ—180, парусныхъ—1312, всего 1492. Вмѣстимость ихъ, по свѣдѣніямъ Центральнаго Статистическаго Комитета, была: паровыхъ—71,025 ласт., парусныхъ –172,625 ласт. По вмѣстимости паровыхъ судовъ, Астраханскій портъ занимаетъ второе мѣсто и уступаетъ только Одессѣ, а по вмѣстимости парусныхъ судовъ—первое. На всѣхъ этихъ морскихъ судахъ состояло экипажа: офицеровъ 10, штурмановъ –336, механиковъ—312, шкиперовъ—565, матросовъ—6,242.

Судовое движеніе въ 1896 году было слѣдующее:

	ПАРОВЫХЪ.		ПАРУСНЫХЪ.	
Пришло:	съ грузомъ	безъ груза	съ грузомъ	безъ груза
По загранич. плаван.	125	—	23	2
« каботаж. »	4531	84	1543	295
Итого. . .	4656	84	1566	297
Отошло:				
По загранич. плаван.	62	5	13	—
« каботажн. »	1061	3855	964	1016
Итого. . .	1123	3860	977	1016

Всего на этихъ судахъ привезено къ Астрахан. порту 223.551,990 пуд., на объявленную сумму 67.223,408 руб., всего вывезено 19.579,651 пуд., на сумму 40.488,648 руб., такъ что общій оборотъ опредѣляется въ 243.131,641 пуд., съ цѣнностью въ 107.711,876 руб.

Торговая дѣятельность Астрахани опредѣляется слѣдующими цифрами. Въ 1896 г. всякаго рода торговыхъ документовъ выдано въ Астрахани 10,635, т. е. болѣе 60% всего числа документовъ, которыхъ выдано по губерніи 16,737. Общій оборотъ торговыхъ предпріятій, ведущихся въ Астрахани, какъ гильдейскихъ такъ и негильдейскихъ, исчисленныхъ Астраханской Казенною Палатою, въ цѣляхъ взиманія дополнительнаго раскладочнаго сбора, равняется 50.000.000 руб., что составляетъ болѣе 75% общей суммы торговаго оборота по губерніи, исчисленнаго въ 66.000,000 руб. Свидѣтельствъ 1-й гильдіи въ Астрахани выдано—54, а всего по губерніи—55; свидѣтельствъ 2-го класса выдано—1,199, при чемъ въ Астрахани выбрано—908.

Кредитныхъ учрежденій, производящихъ банковыя операціи, числится въ губерніи—восемь: три городскихъ банка: Царевскій, Черноярскій и Астраханскій; Астраханскія отдѣленія: Государственнаго Банка, Волжско-Камскаго Коммерческаго и Русскаго Торгово-Промышленнаго, Астраханское Общество Взаимнаго Кредита и Астрахансько-Красноярское Общество Взаимнаго Кредита. Обороты банковъ уѣздныхъ городовъ, по сравненію съ городскимъ Астраханскимъ, ничтожны. Балансы ихъ на 1-е января 1897 г., равнялись:

Черноярскаго	59,981 р.
Царевскаго	36,140 ,,
и Астраханскаго.	1.386,727 ,,

Важнѣйшія операціи кредитныхъ учрежденій г. Астрахани за 1896 г. выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ:

	Отдѣлен. Вод.-Кам. Коммерч. Банка	Астрах. Об-ва Взаимнаго Кредита.	Отд. Государст. Банка.	Отдѣл. Русскаго Торг.-Промышл. Банка	Астрах.-Красн. Об-ва Взаимнаго Кредита	Астраханскаго Город. Банка
По учету векселей			Неизвѣстно	Неизвѣстно		
Выдано	4567603	2478699			488034	906529
Поступило	4406735	2551441			507523	758870
По вкладамъ и текущимъ счетамъ.						
Поступило	42154539	4415365			808816	265338
Выдано.	41201838	4973134			817836	299820

Если предположить, что, по учету векселей, въ Астраханскихъ Отдѣленіяхъ Государственнаго и Русскаго Торгово-Промышленнаго Банковъ выдано и поступило третья часть общаго учета, то въ Астраханскихъ кредитныхъ учрежденіяхъ, въ теченіи 1896 г., по учету векселей было выдано 11.254,487 руб., а поступило 10.660,092 р., т. е. общій оборотъ равнялся почти 22.000,000 руб. Что-же касается общаго оборота вкладовъ и текущихъ счетовъ, то таковой превысилъ значительно 100 милл. рублей.

Стоимость недвижимыхъ имуществъ, обложенныхъ городскимъ оцѣночнымъ сборомъ, равняется 16.370,000 руб. Кромѣ того, имущества, принадлежащія городу, оцѣнены въ 1.946,000 рублей.

Ростъ города видѣнъ изъ слѣдующихъ данныхъ о числѣ построекъ.

ГОДЫ	ЧИСЛО ПОСТРОЕКЪ		ВСЕГО
	Каменныхъ и смѣшанныхъ	Деревянныхъ	
1886	1330	11036	12366
1887	1549	11463	13012
1888	1749	12366	14115
1889	1779	12496	14275
1890	1806	12629	14435
1891	1857	12757	14614
1892	1889	12889	14778
1893	1921	13031	14952
1894	1964	13160	15124
1895	2029	13222	15251

За 10 лѣтъ, съ 1886 по 1896 годъ, число построекъ увеличилось на 23,3% вообще, при чемъ ростъ каменныхъ происходитъ несравненно быстрѣе, чѣмъ деревянныхъ, и относится къ послѣднимъ какъ 5:2. За 1896 г. выдано разрѣшеній на постройку домовъ 420.

Перепись, произведенная 20 января 1891 г., показала, что жителей въ Астрахани находилось 95.531. По первой всеобщей переписи 28 января 1897 г., въ Астрахани оказалось 113.001 человѣкъ; такимъ образомъ въ теченіе 6 лѣтъ населеніе увеличилось на 17470 чел. и прибыль одного года равняется 4367 чел. Что же касается естественнаго прироста населенія за эти 6 лѣтъ, то таковаго не было, и вслѣдствіе холерной эпидеміи 1892 г. произошла даже общая убыль населенія на 1679 человѣкъ, какъ это видно изъ нижеслѣдующихъ цифръ, показывающихъ разницу между числомъ родившихся и умершихъ.

За 1891 г.	прибыло	+ 339 чел.
„ 1892 „	убыло	—4736 „
„ 1893 „	прибыло	+ 211 „
„ 1894 „	„	+ 498 „
„ 1895 „	„	+1010 „
„ 1896 „	„	+ 999 „
	Итого убыло	—1679 чел.

Такимъ образомъ Астрахань увеличивается исключительно на счетъ пришлаго населенія.

Доходы и расходы г. Астрахани выражаются въ слѣдующихъ цифрахъ:

Остатокъ прошлыхъ лѣтъ	126847 р. 44 к.
Поступило въ 1896 году	720081 „ 90 „
Израсходовано въ 1896 году	770300 „ 94 „
Осталось на 1897 годъ	76628 „ 40 „

Въ доходъ казны съ Астрахани поступило: государственнаго поземельнаго налога, налога съ недвижимыхъ имуществъ, государственнаго квартирнаго налога, за 1896 г. 337,937 р. 93 к.

Приложеніе № 2-й.

ВѢДОМОСТЬ

о числѣ населенія по обоимъ берегамъ р. Волги.

ПО ПРАВОМУ БЕРЕГУ		ПО ЛѢВОМУ БЕРЕГУ	
Части губерніи	Число жител.	Части губерніи	Число жител.
3 станъ Астрах. уѣзда.	16972	1 и 2 ст. Астр. уѣзда.	52328
Казачьи станицы. . .	7261	Казачьи станицы Астраханскаго уѣзда . .	2024
1 станъ Енотаев. уѣзда.	14648	Красноярскій уѣздъ . .	27736
Казачьи станицы. . .	9000	2 и 3 ст. Енот. уѣзда.	43202
Черноярскій уѣздъ . .	87972	Царевскій уѣздъ . . .	201370
Г. Енотаевскъ . . .	2807	Г. Астрахань . . .	113001
Г. Черный-Яръ . . .	5155	Г. Красный-Яръ . . .	10250
Калмыцкая степь. . .	137624	Г. Царевъ	4374
		Киргизская степь . .	265375
Итого . .	281439	Итого . .	719660

Приложеніе № 3-й.

СПИСОКЪ

пунктовъ, имѣющихъ населеніе свыше 1000 человѣкъ.

№ № по порядку	Названіе поселеній на правомъ берегу	Число душъ обоего пола
1	Ст. Атаманская (Форпостъ	3061
2	С. Солянка	1452
3	Ст. Замьяновская . .	1829
4	Ст. Сѣроглазинская .	1466
5	С. Владиміровка . .	1984
6	Г. Енотаевскъ	2807
7	Ст. Копановская . . .	2142
8	Ст. Ветлянинская . .	1833
9	С. Пришибинское . .	4273
10	С. Никольское	5507
11	Ст. Грачевская. . . .	2037
12	С. Соленое-Займище.	4574
13	Г. Черный-Яръ. . . .	5155
14	С. Старицкое.	3579
15	С. Вязовка	2991
16	С. Каменный-Яръ . .	3348
17	С. Солодники . . .	3901
18	С. Рай-Городское . .	2234
19	С. Свѣтлый-Яръ . . .	3259
	Итого	57432

№ № по порядку	Названіе поселеній на лѣвомъ берегу	Число душъ обоего пола
1	Г. Красный-Яръ . . .	10250
2	С. Разночинское . . .	1131
3	С. Петропавловское .	1339
4	С. Селитреное	1378
5	С. Тамбовское	2389
6	С. Харабалинское . .	4023
7	С. Сасыкольское . . .	2994
8	С. Михайловское. . .	1442
9	С. Удачинское	1310
10	С. Золотухинское . .	3448
11	С. Пироговка.	2101
12	С. Сокрутовка	2067
13	С. Болхуны.	7445
14	Дер. Кожевникова. .	1050
15	С. Ново-Никольское .	2278
16	С. Батаевка	1776
17	Сл. Владиміровка . .	6577
18	С. Пологое-Займище.	4369
19	Сл Капустинъ-Яръ .	7962
20	С. Колобовка.	3172
21	С. Солодовка	5092
22	Г. Царевъ	4374
23	С. Пришибъ	16160
24	С. Бахтіаровка. . . .	2479
25	С. Заплавное	11966
26	С. Верхне-Ахтубин .	6110
27	С. Средне-Ахтубин. .	12910
28	С. Средне-Погромное	4501
29	Сл. Рахинка	6359
30	С. Ново-Никольское .	4721
31	С. Водяное	1725
32	Калмыцкая Балка. .	2278
33	С. Пролейка	1438
34	С. Терновая Балка .	1424
35	С. Верхне-Балыкл. .	3971
36	С. Быково	5676
37	С. Кислово	3039
38	С. Солодушино. . . .	2712
39	Сл. Николаевская . .	20133
40	С. Слободка.	3075
41	С. Бережновка. . . .	1757
42	С. Молчановка. . .	2479
	Итого	192880

Приложеніе № 4-й.

ВѢДОМОСТЬ

о количествѣ вывезенныхъ въ 1896 г. изъ Астрахани продуктовъ садоводства и огородничества на легкихъ компанейскихъ пароходахъ.

№№ по порядку	Названіе продуктовъ	Количество въ пудахъ
1	Винограда	66312
2	Перца краснаго	7693
3	Помидоръ	5555
4	Картофеля	17109
5	Капусты	1833
6	Арбузовъ и дынь	247614
7	Яблокъ, дуль, чернослива, персиковъ, айвы и вообще свѣжихъ фруктовъ	48334
8	Огурцовъ, редиски, луку, моркови и баклажановъ	29737
	Итого	424187

Приложеніе № 5-й.

ВѢДОМОСТЬ

о привозѣ и вывозѣ товаровъ въ 1896 г. чрезъ Астрахань (транзитомъ).

	Количество въ пудахъ	Цѣнность въ рубляхъ
Каботажемъ привезено къ Астраханскому порту	222344188	64253899
Каботажемъ вывезено	19155445	39919923
Отправлено въ Персію	424206	568545
Привезено изъ Персіи	1207802	2969509
Всего привезено	223551990	67223408
Всего вывезено .	19579651	40488468
Итого	243131641	107711876

Приложеніе № 6-й.

ВѢДОМОСТЬ

о числѣ десятинъ, занятыхъ сыпучими песками въ Астраханской губерніи.

ПО ПРАВОМУ БЕРЕГУ		ПО ЛѢВОМУ БЕРЕГУ	
Названіе мѣстностей	Число десят.	Названіе мѣстностей	Число десят.
1. На крестьянскихъ земляхъ.			
Черноярскій уѣздъ . .	5357	Царевскій уѣздъ . . .	33240
Енотаевскій » . .	7603	Енотаевскій » . . .	33741
Астраханскій » . .	28336	Красноярскій уѣздъ . .	384726
Итого .	41296	Итого .	451707
2. На частно-владѣльческихъ.			
Енотаевскій уѣздъ . .	663	Царевскій уѣздъ . . .	600
3. На казенныхъ земляхъ.			
		Царевскій уѣздъ . . .	9468
		Енотаевскій » . . .	1270
Астраханскій уѣздъ . .	1371		
		Итого .	10738
4. На казачьихъ земляхъ.			
Астраханскій уѣздъ . .	20575		
Енотаевскій » . .	6030		
Черноярскій » . .	650		
Итого .	27255		
На калмыцкихъ земляхъ.	375026	Въ киргизской степи .	3163350
		Входящихъ въ составъ Нарынскаго лѣсничества.	49323
Всего .	445611	Всего .	3675718

Приложеніе № 7-й.

ВѢДОМОСТЬ

о добычи соли въ Астраханской губерніи и вывозѣ ея за предѣлы губерніи.

	Добыто пудовъ	Вывезено за предѣлы губерніи
Въ 1881 году	22801194	20410770
„ 1886 „	14756421	10927932
„ 1891 „	16939917	11082705
„ 1896 „	11069372	7653317

Приложеніе № 8-й.

ВѢДОМОСТЬ

о числѣ головъ скота по обѣимъ сторонамъ р. Волги въ Астраханской губерніи.

На правой сторонѣ		ОБОЗНАЧЕНІЕ ПОРОДЪ	На лѣвой сторонѣ	
Осѣдлое населеніе	Калмыцк. степь		Осѣдлое населеніе	Киргизск. степь
158750	100920	Рогатаго скота	225037	335697
21795	47102	Лошадей	55826	150512
375010	281923	Овецъ	534852	1162499
8106	15349	Верблюдовъ	13054	120344
10438	7061	Козъ	5027	—
10702	1005	Свиней	13224	—
584801	453360	Итого	847020	1769052
1038161		Всего	2616072	

[Вышепомѣщенную записку о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги уполномоченные Астрах. городской думы представили въ С.-Петербургѣ извѣстнымъ вліятельнымъ лицамъ при слѣдующемъ особомъ прошеніи о содѣйствіи къ удовлетворенію ходатайства Астрах. городской думы:]

Астраханская городская дума, признавъ настоятельную необходимость въ соединеніи Астрахани рельсовымъ путемъ съ общею сѣтью россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, а также принявъ въ соображеніе, что одно изъ двухъ проектируемыхъ направленій этого пути, а именно правобережное, для города крайне невыгодно, въ засѣданіи 22 августа и 13 октября сего 1897 года уполномочила насъ, нижеподписавшихся, ходатайствовать о проведеніи желѣзной дороги отъ Астрахани по лѣвому берегу рѣки Волги до слободы Николаевской, лежащей противъ г. Камышина.

Выборъ правобережнаго направленія грозитъ Астрахани полнымъ разореніемъ, вслѣдствіе неизбѣжности перехода ея торгово-промышленной дѣятельности на правый берегъ, каковой переходъ не можетъ быть задержанъ даже устройствомъ грандіознаго по вышинѣ и длинѣ моста черезъ Волгу. Послѣдствіями этого перехода явятся: обезцѣненіе городскихъ имуществъ, сокращеніе городскихъ доходовъ, выселеніе многихъ обывателей, паденіе квартирныхъ цѣнъ, полная бездоходность дорогихъ сооруженій и приспособленій, устроенныхъ въ Астрахани для удовлетворенія торгово-промышленныхъ нуждъ и потребностей, и въ конечномъ результатѣ—упадокъ Астрахани.

Разоряя бойкій торгово-промышленный, многолюдный, имѣющій историческое прошлое, городъ, правобережная линія не принесетъ также никакой пользы населенію губерніи, такъ какъ пройдетъ чрезъ мѣстности пустынныя и неспособныя ни къ какой промышленной дѣятельности.

Напротивъ того, лѣвобережный путь, нисколько не подрывая значенія Астрахани, вполнѣ удовлетворяетъ потребности ея въ желѣзнодорожномъ сообщеніи и вмѣстѣ съ тѣмъ выгоденъ для всей губерніи, такъ какъ проходитъ чрезъ наиболѣе заселенныя и способныя къ дальнѣйшей культурѣ мѣстности, пересѣкаетъ важнѣйшіе въ промышленномъ отношеніи рыболовный, соледобывающій, скотоводческій и земледѣльческій районы, увеличиваетъ цѣнность и доходность казенныхъ земель и облегчаетъ неизбѣжно предстоящую борьбу съ сыпучими песками. Соединяя Астрахань съ Москвою кратчайшимъ путемъ, лѣвобережная линія полезна также въ цѣляхъ дальнѣйшаго цѣлесообразнаго развитія сѣти заволжскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Представляя при этомъ записку объ Астраханской желѣзной дорогѣ съ подробными цифровыми данными, имѣемъ честь покорнѣйше просить..... не отказать въ благосклонномъ содѣйствіи къ удовлетворенію ходатайства Астраханской городской думы относительно соединенія Астрахани съ общею сѣтью россійскихъ желѣзныхъ дорогъ посредствомъ проведенія рельсоваго пути по лѣвой сторонѣ Волги съ конечнымъ пунктомъ въ слободѣ Николаевской, лежащей противъ города Камышина, съ тѣмъ, чтобы вокзалъ и товарная станція были устроены на землѣ города Астрахани.

Уполномоченные Астраханской городской думы:

Городской голова Плотниковъ.

Гласный думы камеръ-юнкеръ Д. Н. Сергѣевъ.

Купцы: Ф. П. Неизвѣстновъ.

Х. Е. Ефремовъ.

CXXXII.

Предложеніе Астрах. город. управленія городскимъ думамъ Краснаго-Яра и Царева присоединиться къ возбужденному тѣмъ управленіемъ ходатайству о лѣвобережномъ направленіи Астрах. жел. дороги; постановленія о томъ Краснояр. и Царев. город. думъ; постановленіе Камышинскаго земскаго собранія относительно ходатайства о томъ же направленіи Астрах. жел. дороги.

Къ городскимъ головамъ Краснаго-Яра и Царева направлены отъ нашей городской управы предложенія поддержать въ подлежащихъ правительственныхъ сферахъ возбужденное Астрах. городскимъ управленіемъ ходатайство о лѣвобережномъ направленіи жел. дороги. («Астр. Листокъ» 1897 г. 24 октября № 257).

Красноярская городская дума въ чрезвычайномъ собраніи 29 октября 1897 г. постановила: 1) присоединиться къ возбужденному Астрах. городскимъ управленіемъ ходатайству о лѣвобережномъ направленіи жел. дороги на Астрахань черезъ Красный Яръ и 2) просить избранную Астрах. думой депутацію принять на себя трудъ по воз-

бужденію ходатайства и Красноярскаго городскаго управленія. («Астр. Листокъ» 1897 г. 31 октября № 264).

Намъ сообщаютъ, что 9 ноября 1897 г. состоялось при наличности 19 гласныхъ засѣданіе Царевской думы, посвященное обсужденію предложенія Астрах. городскаго головы о присоединеніи Царева къ возбужденному Астрах. думой ходатайству о лѣвобережномъ направленіи Астраханской жел. дороги. Внося желѣзнодорожный вопросъ въ думу, управа сопроводила свой докладъ цѣлымъ рядомъ статистическихъ данныхъ, изъ которыхъ видно слѣдующее. Общая площадь земли подъ посѣвами хлѣбовъ, бахчами и садами равняется въ Царевскомъ уѣздѣ 900 тыс. дес., изъ нихъ 400 тыс. дес. крестьянскихъ земель и 500 тыс.—казенныхъ, сдаваемыхъ подъ посѣвъ въ аренду. Изъ крестьянскихъ земель до 270 тыс. дес. занято яровыми хлѣбами (при чемъ болѣе 170 тыс. дес. пшеницей), 30 тыс. дес.—озимыми и около 100 тыс. дес. находится подъ бахчами и садами. Скотоводство выражается въ уѣздѣ слѣдующими цифрами: рогатаго скота насчитывается до 200 тыс. головъ, овецъ—до 500 тыс. и лошадей до 70 тыс. головъ.—Разсмотрѣвъ представленныя данныя, дума, исходя изъ положенія, что желѣзнодорожная линія, прорѣзавъ Царевскій уѣздъ, разовьетъ существующіе промыслы, вызоветъ къ жизни другіе, гибнущіе теперь отъ бездорожья (напримѣръ, соляной), и слѣдовательно, подниметъ благосостояніе самого города, тѣсно связаннаго въ экономической жизни съ уѣздомъ,—постановила присоединиться къ возбужденному Астрах. думой ходатайству. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 29 ноября № 289).

Въ Камышинскомъ земскомъ очередномъ собраніи гл. Ткаченко обратилъ вниманіе собранія на проекты проведенія жел.-дорожныхъ линій по Самарской и Астраханской губ. по направленію къ Астрахани. Въ виду несомнѣнной важности соединенія рельсовымъ путемъ Камышина съ Астраханью, гласный предложилъ возбудить мотивированное ходатайство о такомъ соединеніи. Собраніе, какъ пишутъ «С. Л.», постановило: возбудить ходатайство о проведеніи жел.-дорожной линіи отъ Камышина (отъ сл. Николаевской) чрезъ Элтонъ на Астрахань, избравъ для разработки ходатайства комиссію изъ гласныхъ: гр. Олсуфьева, Татаринова, Всеволожскаго и Ткаченко, прося ихъ въ случаѣ надобности, поддержать ходатайство земства лично. Избранныя лица изъявили на это свое согласіе и отъ вознагражденія по поѣздкамъ отказались. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 18 ноября № 2591).

CXXXIII.

Объ ускореніи работъ по Тихорѣцкой жел. дорогѣ, въ виду открытія движенія по ней съ 15 октября 1897 г.; жалобы торговопромышленнаго міра Ростова-на-Дону о грядущей утратѣ этимъ городомъ своего прежняго важнаго значенія; преувеличенность этихъ жалобъ и опасеній.

Въ виду близкаго открытія Тихорѣцко-Царицынской вѣтви Владикавказской жел. дороги, за послѣдніе дни значительно ускорены работы по отстройкѣ всѣхъ необходимыхъ на первое время приспособленій и зданій. Вопросъ объ избраніи пункта для передачи грузовъ съ юго-восточныхъ дорогъ на новую вѣтвь пока еще, по словамъ «Приаз. Края», не рѣшенъ окончательно. Вдоль вѣтви съ каждымъ днемъ все болѣе и болѣе прибавляется частныхъ построекъ, почти исключительно предназначающихся для торгово-промышленныхъ цѣлей. Въ окрестныхъ районахъ уже начали оперировать всевозможные агенты по скупкѣ зерновыхъ и другихъ товаровъ. Всѣ они питаются теперь самыми розовыми надеждами и уже въ будущемъ году ожидаютъ большого движенія зерновыхъ продуктовъ въ направленіи къ Новороссійску и частью на Ростовъ и Таганрогъ. Несмотря на то, что открытія движенія по вѣтви еще не послѣдовало въ оффиціальномъ порядкѣ, на ней уже двинулись поѣзда съ лѣсомъ, который нагружается на станціи Ельшанка. Большая часть лѣсныхъ матеріаловъ идетъ пока, по слухамъ, на имя Ростовскаго купца Максимова. Открытіе полнаго временнаго движенія отъ станціи Ельшанка ожидается на дняхъ; сообщеніе-же этой станціи со станціей Царицынъ юго-восточныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ виду не скораго еще окончанія сооруженія большаго моста-віадука черезъ р. Царицу и нѣсколькихъ огромныхъ насыпей,—откроется, повидимому, не раньше будущаго года. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 24 октября № 257).

Изъ Ростова-на-Дону «М. О.» пишутъ: послѣдовавшее съ 15 октября открытіе движенія по Тихорѣцкой вѣтви Владикавказской жел. дороги, какъ и слѣдовало ожидать, серьезно безпокоитъ теперь мѣстный торговопромышленный міръ, который уже предрекаетъ въ недалекомъ будущемъ чувствительныя потери для Ростовскаго рынка. И, дѣйствительно, опасенія эти далеко небезосновательны, въ особенности, если принять во вниманіе установившуюся отнынѣ тѣсную связь

между Поволжьемъ и Новороссійскимъ незамерзающимъ портомъ. Въ то время, какъ прежде большая часть грузовъ съ Волги и сосѣднихъ районовъ сплавлялась за навигацію по Дону,—и Ростову, такимъ образомъ, приходилось играть роль крупнаго посредническаго пункта по экспорту ихъ заграницу, въ другіе южные города и на Кавказъ,—съ устройствомъ Тихорѣцкой вѣтви ему уже невольно приходится распроститься со своимъ важнымъ значеніемъ, какое выпадало на его долю при передачѣ грузовъ на другіе рынки. По крайней мѣрѣ, уже теперь стало извѣстно, что съ будущаго года значительное количество зерновыхъ продуктовъ предназначено къ отправкѣ изъ Царицына на новую линію и, оставляя далеко въ сторонѣ Ростовъ, пойдетъ на Новороссійскъ. Лѣсные же товары еще съ самого открытія этой линіи двинулись обходнымъ путемъ на Кавказъ, и Ростовскій рынокъ въ настоящее время удовлетворяетъ только мѣстный спросъ да часть ближайшихъ станицъ и сосѣднихъ городовъ. Мало того,—начавшееся движеніе по Тихорѣцкой вѣтви отразилось даже и на настроеніи нашего рыбнаго рынка, до сихъ поръ самостоятельно устанавливавшаго цѣны на всѣ сорта Донской рыбы. Такъ, напримѣръ, съ началомъ осеннихъ сдѣлокъ мѣстнымъ торговцамъ въ большинствѣ пришлось уже согласоваться и съ настроеніемъ Царицынскаго рынка, получившаго возможность посредствомъ новаго желѣзнодорожнаго пути приблизиться къ нѣкоторымъ обслуживаемымъ Ростовомъ районамъ. («Астр. Вѣстникъ» 1897 г. 19 декабря № 2619).

Тихорѣцко-Царицынская вѣтвь Владикавказской жел. дороги останется, какъ теперь выясняется, безъ хлѣбныхъ грузовъ, которые въ настоящее время или остались зимовать на складахъ Юго-Восточныхъ дорогъ въ Царицынѣ, или-же перевозятся по Волго-Донской вѣтви въ Калачъ, съ тѣмъ разсчетомъ, чтобы съ открытіемъ навигаціи на Дону по высокой водѣ сплавить ихъ въ Ростовъ-на-Дону, а оттуда по Владикавказской жел. дороги въ Новороссійскъ. «Оказывается, говоритъ «В.-Д. Л.», такая кружная перевозка обойдется съ пуда около 13 коп., тогда какъ, если хлѣбъ везти черезъ Тихорѣцко-Царицынскую вѣтвь, стоимость провоза обойдется около 18 коп. Слѣдовательно, напрасно Ростовъ-на-Дону поднималъ тревогу и собирался писать жалобу на Тихорѣцкую дорогу, что она его лишитъ грузовъ. Грузы по прежнему пойдутъ на Ростовъ. А между тѣмъ съ постройкой Тихорѣцкой дороги и соединялись именно предположенія объ отправкѣ по ней изъ верховыхъ Волжскихъ губерній хлѣбныхъ грузовъ, которые могли-бы достигать заграничныхъ портовъ въ годъ ихъ урожая, а не на слѣдующій годъ. Въ настоящее время хлѣбныхъ грузовъ ско-

нилось—на Соляной до 700 т. пудовъ, на «Волжской» до 500 тыс. пудовъ. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 31 октября № 264).

CXXXIV.

Корреспонденція изъ Царицына о постановленіи Цариц. уѣзднаго земскаго собранія 21 октября 1897 г. относительно ходатайства, въ случаѣ осуществленія заволжской линіи Астрах. жел. дороги, о проведеніи отъ нея вѣтви до с. Верхне-Ахтубинскаго, лежащаго при истокѣ р. Ахтубы изъ Волги *).

Въ засѣданіи Царицынскаго уѣзднаго земскаго собранія 21 октября 1897 г. въ протоколъ № 6 занесено, между прочимъ, слѣдующее «соображеніе о лѣвобережномъ направленіи Астраханской жел. дороги». Въ собраніи возникъ, возбужденный гласнымъ В. Ѳ. Лятошинскимъ, вопросъ о проведеніи вѣтви жел. дороги отъ предполагаемой Астраханской заволжской линіи къ селенію Верхне-Ахтубинскому вдоль р. Ахтубы. Дѣло это состоитъ въ слѣдующемъ: вскорѣ по образованіи предпріятія Ряз.-Уральской жел. дороги возникло предположеніе о постройкѣ Астрах. дороги. Проектовъ на эту линію явилось два: одинъ отъ об-ва Юго-Восточныхъ жел. дорогъ—по правому берегу р. Волги до Царицына, а другой—отъ об-ва Ряз.-Уральской жел. дороги—по лѣвому берегу до Николаевской слободы и вообще до соединенія съ пунктами сѣти дорогъ этого об-ва.

«Послѣдняя линія должна идти черезъ Баскунчакское соляное озеро, прямымъ путемъ по заволжской степи на озеро Элтонъ и далѣе. При такомъ направленіи линіи дорога должна будетъ пройти въ отдаленіи отъ береговой полосы Волги параллельно Царицынскому уѣзду отъ 80—100 верстъ. Между тѣмъ на этомъ пространствѣ вдоль р. Ахтубы, на такъ называемой Ахтубинской долинѣ, упирающейся въ Волгу при истокѣ Ахтубы и направляющейся перпендикулярно къ южной части Царицынскаго уѣзда, расположена плодороднѣйшая промышленная мѣстность съ густымъ населеніемъ, черезъ которую идетъ непрерывный транзитъ въ Царицынъ и Царицынскій уѣздъ для дальнѣйшаго направленія внутрь уѣзда и внѣ его, а также изъ этого уѣзда и черезъ него въ заволжскій край къ югу и къ Уралу—какъ населенія,

*) Ср. со ст. CVI, помѣщенною въ настоящемъ «Сборникѣ» на стран. 165—166.

такъ товаровъ и разнородныхъ сельскихъ произведеній (хлѣба, горчицы, шерсти, скота, рыбы и т. д.). Кромѣ того черезъ это направленіе совершается передвиженіе переселенцевъ.

«Въ случаѣ осуществленія Астрах. линіи въ такомъ отдаленіи отъ Волги, Царицынскій уѣздъ и транспортъ черезъ него черезъ Астраханскую линію будетъ крайне затрудненъ, если не поставленъ въ полную невозможность пользоваться услугами Астрах. заволжской жел. дороги.

«Стоитъ только указать на то, что для того, чтобы пользоваться этою линіею пассажирамъ, слѣдующимъ въ Астрахань и къ сѣверу, они должны будутъ дѣлать 100 верстъ гужевого пути до ближайшей станціи Астрах. дороги, а ѣдущіе съ юга и Дона и слѣдующіе оттуда грузы должны будутъ по прямому сообщенію совершать огромный круговой путь черезъ Камышинъ.

«Изъ свѣдѣній печати и частныхъ свѣдѣній извѣстно, что проектъ Астрах. линіи об-ва Ряз.-Уральской жел. дороги по лѣвому берегу Волги признается имѣющимъ предъ другимъ проектомъ преимущество во всѣхъ отношеніяхъ, и надо ожидать, что этому проекту отдано будетъ предпочтеніе. Извѣстно также, что вопросъ о постройкѣ Астрах. линіи будетъ разрѣшенъ въ непродолжительномъ времени.

«Въ виду важнаго значенія этой линіи для юго-восточнаго нагорнаго района Волги, въ томъ числѣ и Царицынскаго уѣзда, вызывается настоятельная необходимость, въ случаѣ осуществленія Астрах. линіи, въ сооруженіи отъ нея вѣтви вдоль Ахтубы къ Волгѣ, къ селенію Верхне-Ахтубинскому (Безродное тожъ), лежащему при истокѣ р. Ахтубы изъ Волги, откуда уже существуетъ самый оживленный перевалъ на городскую сторону; устройство вѣтви можетъ вызвать еще большее усиленіе передвиженія грузовъ и пассажировъ для слѣдованія по Астрах. линіи, какъ къ югу, такъ и сѣверу.

«Собраніе, признавая важность этого дѣла для Царицынскаго уѣзда, постановило: ходатайствовать предъ Правительствомъ въ надлежащемъ порядкѣ, въ случаѣ осуществленія заволжской линіи Астрах. жел. дороги, о проведеніи упомянутой Ахтубинской вѣтви, а если сооруженіе этой линіи будетъ передано об-ву Ряз.-Уральской жел. дороги, то поддержать желаніе земства и предъ симъ обществомъ. Просить губернскихъ гласныхъ отъ Царицынскаго земства Л. А. Маркова, В. А. Персидскаго и В. Ѳ. Лятошинскаго поддержать вышеозначенное ходатайство».

Ходатайство Царицынскаго уѣзднаго земства, можно сказать съ увѣренностью, будетъ уважено—въ случаѣ утвержденія лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги, и такимъ образомъ *завѣтная мечта* об-ва Ряз.-Уральской жел. дороги—отвлечь всѣ грузы отъ г.

Царицына—не будетъ осуществлена въ полномъ объемѣ. Но не должно забывать, что перевалка товаровъ съ одного берега на другой будетъ все-таки стоить не дешево, да и не всегда будетъ возможнымъ это сдѣлать, какъ, напримѣръ,—при ледоходѣ, продолжительность котораго съ 1884 по 1896 г. колеблется здѣсь въ осеннее время отъ 8—71 дней, что въ среднемъ за 13 лѣтъ составляетъ 30 дней въ году. (Свѣдѣнія о продолжительности ледохода взяты изъ № 1727 «В.-Д. Листка» отъ 31 марта 1896 г., которыя опубликованы управляющимъ бр. Нобель въ Царицынѣ). Такимъ образомъ неимѣніе возможности въ продолженіе цѣлаго мѣсяца правильной перевалки товаровъ съ одного на другой берегъ создастъ, конечно, массу затрудненій для грузоотправителей, равно какъ и для пассажировъ. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 12 ноября № 275).

Волжанинъ.

CXXXV.

Проектъ новаго желѣзнодорожнаго пути, для вывоза южно-уральскихъ жел. рудъ, отъ ст. Кротовка Самаро-Златоустовской желѣзной дороги на Царицынъ; значеніе этой линіи; замѣтка Ѳ. С. Малышева съ предложеніемъ волжскимъ пароходчикамъ и поволжскимъ биржевымъ комитетамъ возбудить ходатайство о направленіи уральской руды на югъ воднымъ путемъ до Царицына; отвѣтъ г. П. С. на эту замѣтку.

«Горн. Листокъ» сообщаетъ, что об-во Ряз.-Уральской жел. дороги составило проектъ новаго желѣзнодорожнаго пути для вывоза южно-уральскихъ желѣзныхъ рудъ въ Донецкій бассейнъ. Путь этотъ долженъ направиться отъ ст. Кротовка Самаро-Златоустовской жел. дороги до Николаевска Ряз.-Уральской жел. дороги и отъ ст. Питерка этой дороги пойдетъ на Царицынъ и далѣе на Звѣрево Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ. Протяженіе всего пути будетъ около 1600 верстъ. («А. В.» 1897 г. 18 ноября № 2591).

Въ дебатахъ о лучшемъ направленіи Астрах. жел. дороги, а также въ нашей корреспонденціи изъ Царицына, сообщавшей постановленіе Царицынскаго уѣздн. земскаго собранія, упоминалось о проектѣ

постройки Ряз.-Уральскимъ об-вомъ дороги отъ станціи «Кротовка» (Сам.-Златоуст. жел. дороги) на Царицынъ. Чтобы пояснить значеніе этой линіи, приводимъ выдержку изъ отчета о засѣданіи XXIII съѣзда горнопромышленниковъ Россіи, состоявшагося въ Харьковѣ 2 ноября. Комиссія съѣзда обсудила вопросъ о снабженіи южнаго заводскаго района желѣзной рудою. По этой части на съѣздѣ обсуждался, разработанный горн. инженеромъ Монковскимъ, особый докладъ, въ которомъ, по словамъ «Торг.-Пром. Газеты», кромѣ разсмотрѣнія мѣсторожденій жел. рудъ на Уралѣ и въ Закавказьѣ, приведены подробныя соображенія о стоимости и способахъ доставки рудъ на заводы юга Россіи какъ по существующимъ воднымъ и рельсовымъ путямъ, такъ и въ связи съ представленнымъ въ съѣздъ проектомъ об-ва Ряз.-Уральской жел. дороги о постройкѣ рельсоваго пути Царицынъ-Кротовка, признаннаго комиссіей полезнымъ для промышленности и заслуживающимъ поддержки со стороны съѣзда. Къ докладу присоединено особое заявленіе горн. инженера Монковскаго о пониженіи тарифной ставки на руду, идущую съ Урала въ Донецкій бассейнъ по существующему рельсовому пути до $^1/_{150}$ к. съ пуда и версты.

Вотъ краткое извлеченіе этой части доклада, составленной г. Монковскимъ. Новыми желѣзнорудными источниками слѣдуетъ считать мѣсторожденія на Кавказѣ и на Уралѣ. Что касается кавказскихъ мѣсторожденій, то развѣдками, которыя еще не закончены, выяснилась относительная благонадежность мѣсторожденій около станціи Алапаплы, Елисаветпольской губ., между прочимъ, въ Чинарлиджѣ, а также участка, развѣдываемаго Брянскимъ обществомъ въ Дашкессанѣ и богатаго Читахскаго мѣсторожденія въ Борчалинскомъ уѣздѣ. Желѣзная руда въ селеніи Шрошѣ, Кутаисской губ., уступая Елисаветпольской по богатству содержанія желѣза, въ тоже время находится отъ Поти на сравнительно небольшомъ разстояніи въ 132 версты. Помѣхою къ успѣшному привлеченію Закавказья въ дѣло снабженія рудою заводовъ приазовскаго района служитъ малая изслѣдованность Закавказья въ геологическомъ отношеніи и спорность земельнаго владѣнія, при которой оказывается подчасъ невозможнымъ даже приступить къ развѣдкамъ; успѣшному же вывозу руды изъ мѣсторожденій, уже развѣдываемыхъ, мѣшаетъ дѣйствующій на закавказской жел. дорогѣ тарифъ, болѣе высокій, чѣмъ на всей остальной желѣзнодорожной сѣти, а также высокіе портовые сборы въ Поти и Маріуполѣ, составляющіе въ общей сложности около 1,7 коп. на пудъ и ложащіеся слишкомъ тяжело на такой малоцѣнный грузъ, какимъ является жел. руда. Поэтому комиссія нашла необходимымъ ходатайствовать предъ Правительствомъ о нижеслѣдующемъ: 1) при геологическомъ изслѣдованіи Закавказья, производящемся на средства

Правительства, должно быть обращено особенное вниманіе на изученіе его желѣзнорудныхъ мѣсторожденій; 2) принять мѣры для скорѣйшаго разверстанія земельныхъ угодій между землевладѣльцами Кавказа, для точнаго выясненія правъ отдѣльныхъ лицъ на поземельную собственность; 3) сравнять тарифныя ставки на закавказской жел. дорогѣ съ дѣйствующими по всей желѣзнодорожной сѣти, что представляется особенно умѣстнымъ въ виду предстоящаго соединенія закавказской дороги съ этою сѣтью посредствомъ линіи Баку-Петровскъ и 4) отмѣнить въ Маріупольскомъ и Потійскомъ портахъ высокіе портовые сборы съ жел. руды.

Обращаясь затѣмъ къ желѣзнорудным богатствамъ южнаго Урала, комиссія обратила особенное вниманіе на Бакальское мѣсторожденіе, выдающееся какъ своими внушительными запасами руды, такъ и по случаю строющагося отъ него подъѣзднаго пути къ Самаро-Златоустовской жел. дорогѣ. Особенно значительныя развѣдки въ послѣднее время производились здѣсь на участкѣ, принадлежащемъ Симскимъ заводамъ; здѣсь запасъ руды выяснился въ 1800 милліоновъ пудовъ. Въ отношеніи чистоты, руды Бакальскаго мѣсторожденія занимаютъ въ Россіи одно изъ первыхъ мѣстъ. Кромѣ Бакальскаго мѣсторожденія на южномъ Уралѣ имѣются еще другія, не менѣе богатыя мѣсторожденія. Сюда относится Зигазинское мѣсторожденіе, видимая мощность котораго составляетъ около полуверсты, въ длину же оно раскрыто на три версты. Если принять въ разсчетъ глубину въ 50 саж., то запасъ руды выразится нѣсколькими милліардами пудовъ. Какъ ни поразительно это богатство, но Магнитная Гора въ округѣ Бѣлорѣцкихъ заводовъ по своимъ руднымъ богатствамъ еще грандіознѣе. Запасы этого мѣсторожденія составляютъ около 20 милліардовъ пудовъ. Руда представляетъ собою магнитный желѣзнякъ съ содержаніемъ 65% чистаго желѣза. Едва-ли будетъ преувеличеніемъ сказать, что Уралъ представляетъ одну изъ тѣхъ міровыхъ сокровищницъ превосходной жел. руды, достойными соперниками которой являются только шведскія и сѣвероамериканскія мѣсторожденія. Но, къ сожалѣнію, всѣ эти колоссальныя богатства до сихъ поръ лежатъ втунѣ, благодаря скуднымъ лѣснымъ запасамъ и отсутствію минеральнаго топлива. Вывести Уралъ изъ состоянія прозябанія могутъ лишь новые желѣзнодорожные пути какъ въ предѣлахъ самого Урала, какъ и внѣ его. Для снабженія Донецкаго бассейна Уральскою жел. рудою, комиссія нашла необходимымъ ходатайствовать предъ Правительствомъ о нижеслѣдующемъ: 1) о скорѣйшемъ окончаніи строющейся линіи Бердяушъ-Бакалъ; 2) поддержать ходатайство Уральскихъ горнопромышленниковъ о сооруженіи рельсоваго пути Уфа-Магнитная, видоизмѣнивъ его на ширококолей-

ный; 3) о приведеніи плеса между Самарою и Царицынomъ въ состояніе, удовлетворяющее требованіямъ безпрепятственнаго судоходства; 4) поддержать ходатайство об-ва Ряз.-Уральской жел. дороги о предоставленіи ему постройки жел. дороги Царицынъ-Кротовка и 5) въ случаѣ невозможности усилить пропускную способность Самаро-Златоустовской дороги до надлежащихъ размѣровъ, принять во вниманіе интересы горнозаводской промышленности южной Россіи при сооруженіи всякой другой линіи, соединяющей Уралъ съ Царицынomъ, съ тѣмъ, чтобы она не миновала богатыхъ желѣзнорудныхъ мѣсторожденій Урала.

По поводу этого доклада комиссіи, управляющій горною частью области Войска Донскаго д. с. с. В. А. Вагнеръ, въ качествѣ представителя военнаго министерства, просилъ исключить изъ доклада комиссіи замѣчанія о неблагонадежности залежей мѣстныхъ рудъ въ районѣ Донской области, въ виду полной неразвѣданности этихъ мѣсторожденій, залегающихъ по простиранію на 150 верстъ. Кромѣ того д. с. с. Вагнеръ просилъ не выказывать предпочтенія ходатайству объ исправленіи русла Волги отъ Саратова до Царицына предъ ходатайствомъ Ряз.-Уральской жел. дороги о соединеніи рельсовымъ путемъ Царицына съ Кротовкой, въ виду одинаковой полезности обоихъ путей (рельсоваго и смѣшаннаго) для горной промышленности вообще и по преимуществу въ интересахъ антрацитной въ области Войска Донскаго.

Всѣ заключающіяся въ вышеозначенномъ докладѣ комиссіи предложенія, а равно и заявленіе управляющаго горною частію въ области Войска Донского, послѣ непродолжительныхъ преній, съѣздомъ приняты и постановлено возбудить соотвѣтствующія ходатайства.

Выборный донскихъ углепромышленниковъ горный инженеръ В. И. Лазаревъ предложилъ съѣзду ходатайствовать о соединеніи каналомъ Волги и Дона, если-бы нашлись предприниматели для такого сооруженія. Съѣздъ постановилъ: поддержать предложеніе В. И. Лазарева. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 19 ноября № 281).

Ожидаемое уменьшеніе поступленія хлѣбовъ на Волгу, вслѣдствіе слабаго урожая, уже теперь вызвало пониженіе пароходныхъ фрахтовъ. Пароходчикамъ и, какъ представителямъ ихъ—биржевымъ комитетамъ Поволжья, не мѣшаетъ поэтому серьезно подумать о тѣхъ грузахъ, коихъ на Волгѣ еще нѣтъ, но которые могутъ появиться и поддержать Волжское судоходство. Въ особой комиссіи теперь обсуждается вопросъ о перевозкѣ рудъ съ Урала на южные заводы. Нѣкоторыя данныя объ этомъ помѣщены въ № 48 «Вѣстника Финансовъ»

за сей годъ. Возить руду предполагается по желѣзнымъ дорогамъ съ назначеніемъ платы въ $^1/_{150}$ *коп. съ пуда и версты. И эту плату находятъ для жел. дорогъ не только не убыточною, но выгодною.*

Отправляемая на югъ Россіи съ Урала руда могла-бы большую часть пути проходить водою. Это дало-бы большой заработокъ пароходству и вмѣстѣ съ тѣмъ удешевило-бы стоимость доставки руды, такъ какъ пароходство можетъ вести ее дешевле. Кромѣ того, оно могло бы въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ утилизировать этою перевозкою старыя баржи, становящіяся непригодными для болѣе цѣнныхъ и боящихся порчи сухихъ грузовъ, а также старыя баржи изъ подъ наливныхъ грузовъ. Это опять-таки дало бы пользу баржевладѣльцамъ.

Отчего-бы пароходчикамъ и поволжскимъ биржевымъ комитетамъ не возбудить теперь же ходатайство о направленіи Уральской руды на югъ воднымъ путемъ? Исполненіе этого ходатайства Правительству ничего бы не стоило и избавило бы отъ необходимости выпускать займы на постройку новыхъ желѣзнодорожныхъ линій. Чтобы пароходство на Волгѣ не справилось съ задачею перевозки руды до Царицына,—это невозможно допустить. Но если-бы даже его услуги и оказались неудобными, то построить желѣзнодорожную линію можно въ любое время. На первое-же время руда и не потребуется въ колоссальныхъ количествахъ, а когда она потребуется въ такихъ количествахъ, то у пароходства несомнѣнно найдутся силы и средства для перевозки ея.

Будетъ очень жаль, если биржевые комитеты Поволжья и пароходчики оставятъ этотъ крайне важный вопросъ безъ своего компетентнаго обсужденія и не подадутъ голоса въ защиту своихъ естественныхъ интересовъ. Безъ этого-же легко можетъ случиться, что обѣщающій большую работу Волгѣ грузъ минуетъ ее. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 11 декабря № 300).

Ѳ. Малышевъ.

Въ № 300 «Астрах. Листка» г. Малышевъ совѣтуетъ пароходчикамъ и баржевладѣльцамъ возбудить ходатайство о направленіи Уральской руды на югъ воднымъ путемъ. Совѣтъ не дуренъ и во всякомъ случаѣ заслуживаетъ вниманія. Онъ уже по одному тому хорошъ, что навѣрное въ этомъ ходатайствѣ отказа не будетъ, такъ какъ въ удовлетвореніи его Правительство, вѣроятно, не откажетъ. Навѣрное, послѣдуетъ отвѣтъ, что пароходчикамъ и баржевладѣльцамъ никто не запрещаетъ возить руду, хоть сейчасъ. Само собою разумѣется, что если пароходчики будутъ просить не допускать постройки жел. дороги отъ Урала къ Волгѣ, то имъ скажутъ, что это—не ихъ дѣло. Но, конечно, они и не рѣшатся просить объ этомъ, ибо г. Малышевъ, какъ

дважды-два четыре, доказалъ, что желѣзныя дороги не только не подрываютъ пароходства, но, напротивъ, привлекаютъ къ нему новые грузы.

Любопытно, между прочимъ, слѣдующее обстоятельство. Г. Малышевъ недавно писалъ, что «одною изъ самыхъ заманчивыхъ сторонъ лѣвобережнаго направленія было соединеніе Астрахани съ Уральскимъ краемъ, но послѣ того, какъ на съѣздѣ Уральскихъ горнопромышленниковъ предлагаемое Ряз.-Уральскою дорогою благодѣяніе не было признано полезнымъ для Урала, а скорѣе вреднымъ, то понятно, что теперь не можетъ быть вопроса объ этомъ предпріятіи». («Астрах. Листокъ» 1897 г. 10 сентября № 218). На самомъ дѣлѣ оказывается нѣчто другое. Съѣздъ горнопромышленниковъ постановилъ возбудить ходатайство о приведеніи въ исполненіе проекта Ряз.-Уральскаго об—ва относительно соединенія ст. Кротовки съ Царицыномъ, чѣмъ достигается соединеніе Царицына съ Уральскимъ краемъ. Такимъ образомъ «самая заманчивая сторона» лѣвобережнаго направленія Астраханской жел. дороги далеко не миѳъ, и объ этомъ не мѣшаетъ помнить всѣмъ, интересующимся желѣзнодорожнымъ вопросомъ. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 14 декабря № 2614).

П. С.

CXXXVI.

Письмо къ редактору «Астрах. Листка» *).

(Сомнѣніе въ безпристрастности лицъ, отстаивавшихъ на бывшемъ 7 октября 1897 г. совѣщаніи лѣвобережное направленіе Астрах. жел. дороги).

М. г., г. редакторъ!

Не откажите дать мѣсто въ вашей газетѣ нижеслѣдующимъ строкамъ.

Подробный отчетъ о совѣщаніи по вопросу о выборѣ направленія жел. дороги на Астрахань, помѣщенный въ 244 и 245 №№ «Астрах. Листка», вызываетъ не особенно веселыя мысли у обывателя, порождая сомнѣніе въ безпристрастности лицъ, отстаивавшихъ на немъ съ упорствомъ, достойнымъ лучшаго примѣненія, лѣвобережное направле-

---

*) Мѣстное общество начинаетъ сильно интересоваться жел.-дорожнымъ вопросомъ. Хотя интересъ этотъ проявляется отчасти «заднимъ числомъ», тѣмъ не менѣе мы считаемъ своей обязанностію отводить въ газетѣ мѣсто откликамъ публики на эту важную тему. Вотъ почему мы печатаемъ и письмо г. Р. Оговариваемся, что по вопросу о дорогѣ мы находимся при *особомъ* мнѣніи.

Прим. Ред. «А. Л.»

ніе дороги. Въ самомъ дѣлѣ, городу предстоитъ выборъ: или лѣвобережная дорога стоимостью, по проекту, въ 36 милл., разрѣшеніе на которую если и можно ожидать, то въ неопредѣленномъ будущемъ,— или правобережная, стоющая (по проекту) $8^1/_2$ милл., короче первой, на разрѣшеніе которой можно вполнѣ разсчитывать. Казалось-бы, о колебаніи въ выборѣ не можетъ быть и рѣчи: всякому извѣстна пословица, что лучше синица въ рукахъ, чѣмъ журавль на небѣ. А между тѣмъ, оказывается, не всѣ такого взгляда. Нѣкоторые предпочитаютъ синицѣ въ рукахъ журавля въ небѣ и при томъ весьма сомнительнаго качества.

А что онъ именно таковъ, подтверждается тѣми доводами, которые приводятъ защитники лѣвобережнаго направленія.

Главный пунктъ, гвоздь—такъ сказать—этихъ доводовъ заключается въ опасеніи, что съ проведеніемъ дороги по правому берегу Волги разовьется Форпостъ въ ущербъ Астрахани. Но, во-первыхъ, это лишь предположеніе, ни на чемъ серьезномъ не основанное и разбивающееся при сопоставленіи примѣровъ другихъ городовъ, находящихся въ тождественныхъ данному положеніяхъ. Во-вторыхъ, даже и допуская такое перемѣщеніе Астрахани на Форпостъ, Астраханцы не имѣютъ нравственнаго права ради своихъ интересовъ поступаться благосостояніемъ всего края *). (Ибо настаивать на лѣвобережномъ направленіи почти равносильно отказаться совсѣмъ отъ дороги).

Вторымъ доводомъ въ защиту лѣвобережнаго направленія выставляется близость этой дороги къ Царевскому хлѣбородному уѣзду и другимъ, расположеннымъ по Ахтубѣ, мѣстностямъ. Но, какъ совершенно справедливо было замѣчено на совѣщаніи, при этомъ упускается изъ виду то обстоятельство, что дорога по лѣвому берегу Волги, по проекту, будетъ въ 60—70 верстахъ отъ Ахтубы, и слѣдовательно упомянутыя мѣстности будутъ ближе къ правобережной дорогѣ, отдѣляясь отъ нея лишь Волгой, удобопроходимой во всякое время года.

Итакъ, кромѣ своей недоступности, журавль оказывается еще весьма малыхъ размѣровъ, не превосходящихъ во всякомъ случаѣ размѣровъ синицы, которая имѣется въ рукахъ! Удивительно-ли послѣ этого, что обыватель, сознавая съ одной стороны необходимость въ возможно скорѣйшемъ проведеніи желѣзной дороги, а съ другой видя упорство капиталистовъ Астрахани, не отступающихъ даже передъ перспективой остаться совсѣмъ безъ дороги,—заподозритъ ихъ въ пристрастности и задастъ себѣ вопросъ: «дѣйствительно-ли эти гг. домовладѣльцы

*) Да и пострадаютъ-ли еще Астраханцы отъ этого перемѣщенія,—большой вопросъ, въ виду той постепенности, съ какою оно произойдетъ. Въ гигіеническомъ-же отношеніи Форпостъ, несомнѣнно, удобнѣе для заселенія, чѣмъ Астрахань.

хлопочутъ о благосостояніи края, а не преслѣдуютъ личныя цѣли, не боятся-ли они просто, что съ проведеніемъ дороги по правому берегу Волги понизится цѣнность ихъ недвижимыхъ имуществъ! Не тутъ-ли именно песъ-то и зарытъ?!»

Вотъ почему, повторяю, вышеупомянутый отчетъ наводитъ на обывателя невеселыя размышленія о томъ, какъ мало еще развитъ у насъ общественный духъ и какъ еще сильно распространенъ принципъ: «общество само по себѣ, а я самъ по себѣ». («Астр. Листокъ» 1897 г. 14 октября № 249).

А. Р—ръ.

CXXXVII.

Казна и лѣвобережное направленіе Астрах. жел. дороги.

(Проведеніе жел. дороги по лѣвому берегу р. Волги совпадаетъ съ интересами казны, имѣющей на этомъ берегу бо́льшую часть казенныхъ угодій и получающей большіе доходы съ Баскунчакскаго соляного промысла; подтвержденіе этого положенія цифрами).

До сихъ поръ въ разсужденіяхъ о болѣе выгодномъ направленіи Астраханской жел. дороги никто, насколько намъ извѣстно, не затрагивалъ вопроса о томъ, насколько заинтересована казна въ томъ или другомъ направленіи Астрах. дороги. Въ настоящее время мы имѣемъ въ рукахъ точныя цифры, представляющія несомнѣнно огромный интересъ въ этомъ вопросѣ.

Казна въ Астраханской губерніи имѣетъ большую площадь земель, изъ которыхъ нарѣзаны участки, сдающіеся въ оброкъ (такъ называемыя оброчныя статьи). Всѣ эти земли расположены на лѣвомъ берегу Волги, въ Царевскомъ и Енотаевскомъ уѣздахъ.

Общее количество ихъ выражается слѣдующимъ образомъ:

1) Земли департамента государств. земельныхъ имуществъ въ Царевскомъ и Енотаевскомъ уѣздахъ:

Оброчныхъ статей 216, площадь ихъ 458887,53 дес. съ годов. доходомъ въ 176,808 руб. 75 коп.

2) Земли горнаго департамента въ тѣхъ же уѣздахъ:

Оброчныхъ статей 167, площ. 273501,51 дес. съ годов. доходомъ въ 130,572 р. 88 коп.

3) Запасныя земли:

Площ. 60842,61 дес. съ год. доходомъ 10080 р. 61 к.

Итого всѣхъ земель 793231,65 дес. съ годовымъ доходомъ въ 317,462 р. 24 к.

Въ тоже время на правомъ берегу р. Волги имѣются всего 3 оброчныхъ статьи площадью въ 12456,96 десятинъ съ годовымъ доходомъ въ 475 р.

Всѣ оброчныя статьи Царевскаго и Енотаевскаго уѣздовъ находятся какъ разъ въ тѣхъ мѣстахъ, которыя предполагается прорѣзать желѣзнодорожнымъ путемъ отъ г. Камышина до г. Краснаго-Яра.

Какъ извѣстно, въ казну поступаютъ также доходы, получаемые съ Баскунчакскаго соляного промысла. Доходъ этотъ, взимаемый въ видѣ попудной платы, превышаетъ 120,000 р. (въ нынѣшнемъ году далъ 170,000 р.) Такимъ образомъ *общій доходъ, получаемый казною съ казенныхъ угодій лѣваго берега, доходитъ до 438 тысячъ рублей.*

Увеличится-ли этотъ доходъ, если по всѣмъ этимъ оброчнымъ статьямъ и солянымъ озерамъ пройдетъ жел. дорога? Несомнѣнно—да, и въ размѣрахъ, которые даже трудно опредѣлить. Повышеніе стоимости земель и дохода съ нихъ представляетъ общее и неоспоримое явленіе по проведеніи жел. дорогъ. Судя по подобнымъ примѣрамъ, можно смѣло сказать, что проведеніе жел. дороги по лѣвой сторонѣ Волги дастъ весьма большое увеличеніе дохода съ оброчныхъ статей,—дохода, который выразится, быть можетъ, уже не сотнями тысячъ рублей. Съ другой стороны, всѣ соледобыватели утверждаютъ единогласно, что если Баскунчакъ будетъ связанъ рельсовымъ путемъ съ центральными рынками, то добыча соли на немъ должна *удвоиться*. Это увеличеніе добычи соли опять-таки дастъ казнѣ лишнюю сотню тысячъ рублей.

Но есть еще и третья сторона въ этомъ вопросѣ. Владиміровская соляная пристань, представляющая пунктъ отправленія Баскунчакской соли на внутренніе рынки, все болѣе и болѣе *заносится пескомъ*. Несмотря на всѣ мѣры, принимаемыя противъ этого администраціей Баск. жел. дороги, русло р. Владиміровки все болѣе и болѣе мелѣетъ. Очень возможно, что чрезъ нѣсколько лѣтъ Владиміровская пристань останется на сухомъ берегу, и отправка соли съ нея прекратится.

Что тогда будетъ дѣлать Баскунчакская жел. дорога и въ какомъ положеніи очутится Баскунчакское соляное озеро, лишенное возможности отправить хотя бы одинъ пудъ соли? Съ другой стороны прекращеніе разработки Баскунчака лишитъ казну по крайней мѣрѣ 120,000 руб. въ годъ. И этого слѣдуетъ серьезно опасаться въ самомъ непродолжительномъ времени.

Такимъ образомъ, эта сторона вопроса, которой никто еще не коснулся, настоятельно указываетъ на желательность проведенія дороги по лѣвой сторонѣ р. Волги. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 15 октября № 250).

А. З.

CXXXVIII.

Письмо въ редакцію „Астрах. Вѣстника *).

(По поводу появленія въ мѣстной печати отчетовъ о совѣщаніи 7 октября, 1897 г. указаніе на печальную участь Астрахани, въ случаѣ проведенія жел. дороги по правому берегу, и на необходимость лѣвобережнаго направленія жел. дороги; опроверженіе мнѣній правобережниковъ, а также развитіе и подкрѣпленіе мнѣній лѣвобережниковъ).

Появившіеся въ мѣстныхъ газетахъ подробные отчеты о совѣщаніи, бывшемъ 7 октября у г. Начальника губерніи, вызвали не мало толковъ въ обществѣ. Астраханцы взволнованы и разочарованы. У всѣхъ еще оставалась большая надежда на то, что жел. дорога пройдетъ все таки по лѣвому берегу, что конечный пунктъ ея будетъ въ Астрахани; всѣ разсчитывали на то, что насущнѣйшіе интересы какъ самого города Астрахани, такъ и цѣлаго края, столь единодушно засвидѣтельствованные представителями города, при избраніи депутаціи, и затѣмъ сотнею подписей на поданной докладной запискѣ г. Министру Земледѣлія, будутъ приняты во вниманіе при рѣшеніи вопроса о направленіи дороги. Но сообщенныя г. Начальникомъ губерніи свѣдѣнія (хотя и неоффиціальныя) о томъ, что рѣшеніе вопроса о направленіи дороги склоняется въ пользу праваго берега, поколебали эти надежды. Всѣ граждане, смотрящіе серьезно на будущее и дорожащіе судьбою своего родного города, не могутъ не задаться вопросомъ о томъ: что ожидаетъ Астрахань, если дѣйствительно жел. дорога пройдетъ по правому берегу? А что судьба ея будетъ печальная, это не подлежитъ никакому сомнѣнію, не смотря на всѣ успокоительныя рѣчи защитниковъ правобережнаго направленія. Впрочемъ и сами они раздѣляютъ опасенія **), предлагая для спасенія Астрахани плашкоутный мостъ или паровой паромъ. Но, увы, эти мѣры спасенія имѣютъ не большее значеніе, какъ соломинка для утопающаго. Астрахань сама по себѣ ничего не производитъ, но, являясь складочно-транзитнымъ пунктомъ для товаровъ, поступающихъ съ Каспійскаго моря и рыбныхъ промысловъ, живетъ и развивается за счетъ торговыхъ оборотовъ съ этими товарами. Все вниманіе желѣзнодорожной

*) Охотно давая мѣсто настоящему письму, редакція считаетъ умѣстнымъ заявить, что столбцы «Астрах. Вѣстника» открыты для статей и замѣтокъ всѣхъ желающихъ высказаться по столь жгучему для Астрахани и края вопросу: изъ ряда мнѣній, хотя-бы взаимно противоположныхъ, истина выясняется ярче. Прим. ред. «А. В.»

**) Опасеній этихъ защитники праваго берега вовсе не раздѣляютъ и если предлагаютъ паровой паромъ, то потому, что находятъ его болѣе удобнымъ и выгоднымъ въ Астрахани, чѣмъ въ Камышинѣ. Прим. ценз. «А. В.»

администраціи будетъ направлено къ тому, чтобы всѣми средствами и мѣрами перехватить эти грузы на свою линію. Самымъ вѣрнымъ союзникомъ и сотрудникомъ въ этомъ дѣлѣ будетъ для нея Форпостъ. А чтобы онъ вѣрою и правдою служилъ интересамъ дороги, его постараются какъ слѣдуетъ благоустроить: поднимутъ берегъ, устроятъ пароходныя пристани, выстроятъ склады, резервуары и пр. сооруженія, подведутъ подъѣздные пути къ нимъ и затѣмъ раскроютъ свои объятія: «пожалуйте, гг. рыбопромышленники, пароходовладѣльцы, нефтеторговцы и проч., - мы дадимъ вамъ за безцѣнокъ, а можетъ быть, и безплатно, склады для товаровъ, предоставимъ въ ваше распоряженіе пароходныя пристани, словомъ, сдѣлаемъ все для удобства вашей торговли и для сохраненія вашихъ интересовъ». И можно смѣло предсказать, что не найдется въ Астрахани ни одного такого торговца патріота своего города, который не соблазнился-бы предлагаемыми ему выгодами. Въ результатѣ получится такая картина: пароходныя пристани со складами перейдутъ на Форпостъ, а объ ихъ существованіи будутъ напоминать лишь декарбадеры для пассажирскихъ пароходовъ. Рыбные, а равно персидскіе и проч. товары, поступающіе съ моря, будутъ подвозиться къ складамъ на Форпостъ, не заходя въ Астрахань. Съ переходомъ грузовъ за Волгу, туда же перенесется и рынокъ. (Указанія на то, что и теперь на Форпостѣ находится на милліоны рублей товаровъ, однако рынокъ туда не переносится, не могутъ служить ни доказательствомъ, ни утѣшеніемъ. Вѣдь эти товары составляютъ только незначительную частицу въ сравненіи съ тѣмъ количествомъ, которое теперь поступаетъ на склады въ Астрахань. Эта частица, конечно, не можетъ вызвать перенесенія рынка, но когда всѣ грузы перемѣстятся на Форпостъ, за ними, безъ сомнѣнія, если не сразу, то постепенно, перейдетъ и рынокъ). Ни плашкоутный мостъ (который, кстати сказать, при такомъ громадномъ движеніи судовъ, какъ у Астрахани, чтобы не стѣснить судоходства, долженъ быть постоянно разведеннымъ) и тѣмъ менѣе паромъ не въ состояніи будутъ остановить переселенія торговли г. Астрахани на Форпостъ. Да и кто построитъ мостъ? Желѣзной дорогѣ нѣтъ въ немъ ни малѣйшей надобности. Грузы, которыми она главнымъ образомъ интересуется, и безъ моста будутъ сосредоточены около конечнаго пункта дороги на правомъ берегу, а только для удобства своихъ пассажировъ, которые въ минуту жизни трудную (во время закрытія навигаціи) все равно не обойдутся безъ ея услугъ, она не затратитъ ни одной копейки. Существуютъ, правда, мнѣнія, что мостъ городъ можетъ выстроить на свой счетъ. Но подобное мнѣніе не болѣе, какъ ирронія, хотя можетъ быть и невольная, надъ городомъ, и безъ того обездоленнымъ! Городъ и при настоящихъ условіяхъ едва сводитъ

концы съ концами. У него есть масса другихъ неотложныхъ сооруженій, которыя десятки лѣтъ ждутъ своей очереди. А тутъ еще, въ видѣ злого призрака, стоитъ Форпостъ, покушающійся на его благосостояніе. Гдѣ городъ займетъ денегъ и какіе источники имѣетъ въ виду для уплаты процентовъ и погашенія займа, когда будущее грозитъ не увеличеніемъ, а на оборотъ сокращеніемъ городского бюджета? Нѣтъ, не о мостѣ нужно думать Астрахани, а о томъ, какъ удержать у себя торговлю, какъ сохранить свое цвѣтущее торговое положеніе и благосостояніе, надъ созиданіемъ котораго трудились цѣлыя поколѣнія. Астрахань, имѣющая стомилліонный торговый оборотъ, долго и терпѣливо ждала желѣзной дороги въ то время, какъ многіе другіе города, имѣющіе несравненно меньшее торговое значеніе, соединялись съ желѣзнодорожною сѣтью Имперіи, и въ награду за свое долготерпѣніе ей предлагаютъ еще ждать неопредѣленное время или получить теперь-же дорогу, но дорогу такую, которая пойдетъ въ разрѣзъ съ насущнѣйшими интересами города!

Для г. Астрахани необходимо только лѣвобережное направленіе. Только эта линія, имѣющая своимъ конечнымъ пунктомъ самый городъ, съ вокзаломъ въ городѣ-же, и можетъ дать всѣ средства къ развитію его мѣстной торговой жизни, къ подъему цѣнности недвижимыхъ имуществъ и увеличенію доходныхъ статей городского хозяйства. Эта дорога въ своихъ-же интересахъ должна будетъ произвести цѣлый рядъ, обслуживающихъ свой конечный пунктъ, сооруженій, какъ-то: устройство подъѣздныхъ путей къ пароходнымъ пристанямъ и складамъ, углубленіе Болды въ ея истокѣ, устройство тамъ удобныхъ пристаней и т. д. Всѣ подобныя сооруженія послужатъ, конечно, къ большему благоустройству города безъ всякихъ съ его стороны затратъ. За правобережнымъ направленіемъ есть только одно, правда, весьма существенное преимущество:—это дешевизна постройки дороги. Но вопросъ относительно стоимости дороги есть вопросъ чисто финансовый, касающійся съ одной стороны того об-ва, которое берется построить дорогу, а съ другой Правительства, дающаго гарантію новымъ облигаціонерамъ дороги. Если об-во рѣшается произвести крупную затрату на постройку дороги, то оно, безъ сомнѣнія, достаточно выяснило себѣ и послѣдствія этой затраты, т. е. разсчитало, что эти затраты по меньшей мѣрѣ оправдаются, если на первое время не непосредственно новой дорогой, то при помощи остального, принадлежащаго об-ву, желѣзнодорожнаго пути, тѣмъ новымъ притокомъ грузовъ, которые дастъ линія Астрахань—Камышинъ. Вѣдь Правительство даетъ гарантію на выпускъ, скажемъ, облигацій Ряз.-Уральской жел. дороги вообще, и приплаты тогда имѣли-бы мѣсто, если бы доходъ отъ всѣхъ въ совокупности линій об-ва не по-

крытъ 4% на общій облигаціонный капиталъ. А на сколько извѣстно, Ряз.-Уральская жел. дорога, оплачивая исправно изъ своихъ эксплоатаціонныхъ средствъ всѣ свои обязательства предъ облигаціонерами, выдаетъ еще и хорошіе дивиденты акціонерамъ. Значитъ, о приплатахъ Правительства не можетъ быть и рѣчи, а если Астраханско-Камышинская линія сократитъ дивидентъ акціонеровъ Ряз.-Уральской жел. дороги, то правительственные интересы отъ этого не пострадаютъ и тѣмъ менѣе интересы города. А эту приплату сторонники правобережнаго направленія принимали за вѣскій аргументъ противъ праваго берега, присоединяя сюда еще имѣніе, тоже совершенно ошибочное, будто желѣзнодорожные тарифы находятся въ зависимости отъ стоимости дороги. Тарифы исчисляются по разстояніямъ отъ станцій отправленія до станцій назначенія товаровъ. Стоимость желѣзнодорожныхъ въ отдѣльности участковъ, по которымъ проходятъ грузы, есть-ли это участки доходные или малодоходные, никакого вліянія на тарифныя ставки не имѣетъ. Для Правительства, конечно, важный вопросъ: выпустить-ли гарантированныя имъ облигаціи на 8 10 мил., или на 35 мил. Но вѣдь и интересы города, и цѣлаго Астраханскаго края, которыми придется пожертвовать, при правобережномъ направленіи, также стоятъ десятковъ милліоновъ рублей! Не нужно доказывать того, что, выбирая направленіе дороги, нельзя руководствоваться однѣми только чисто торговыми потребностями данной минуты, пренебрегая вѣками созданнымъ благосостояніемъ города и естественными богатствами, дарованными природой лѣвобережному краю. Но и для чисто торговыхъ цѣлей лѣвобережная дорога можетъ служить съ не меньшимъ успѣхомъ, чѣмъ правобережная. Сторонники правобережнаго направленія доказывали, что если дорога будетъ по правому берегу, рыбный рынокъ перенесется изъ Царицына въ Астрахань. Астрах. рыбопромышленникамъ не будетъ никакой надобности имѣть въ Царицынѣ свои склады, держать тамъ довѣренныхъ или продавать товары чрезъ комиссіонеровъ. Съ этимъ вполнѣ можно согласиться: Царицынъ не потребительный рынокъ, но только торговый, который имѣетъ значеніе для рыбныхъ тораровъ, исключительно благодаря тому, что онъ является ближайшимъ къ Астрахани желѣзнодорожнымъ пунктомъ. Если этотъ пунктъ перемѣстится въ Астрахань, перенесется сюда же и рыбный рынокъ, причемъ послѣдній сохранитъ свое полное значеніе не только въ зимній періодъ времени, но и въ навигаціонный. Существующее мнѣніе, что водный путь до Царицына дешевле желѣзнодорожнаго и слѣдовательно въ теченіе навигаціи рыбные товары будутъ и при жел. дорогѣ отправляться водой на Царицынъ,— безусловно ошибочное. Какъ выше сказано, Царицынъ есть рынокъ только торговый; оттуда рыбные товары отправляются по жел. дорогѣ

въ пункты потребленія; слѣдовательно, если мы сравнимъ водный фрахтъ до Царицына и затѣмъ желѣзнодожный тарифъ отъ Царицына до станціи окончательнаго назначенія товара со стоимостью провоза отъ Астрахани прямо по жел. дорогѣ до той-же станціи назначенія, то разница стоимости доставки въ пользу перваго пути получится отъ 3 до 5 коп. на пудъ. Эта разница для такихъ товаровъ, какъ рыбные, на кои цѣны мѣняются въ теченіе дня отъ 10 до 50 к. въ пудѣ, не будетъ имѣть никакого значенія. Но тѣ-же сторонники правобережнаго направленія, поставивъ въ заслугу этому направленію такое важное для мѣстныхъ рыбопромышленниковъ обстоятельство, какъ несомнѣнный фактъ перенесенія Царицынскаго рыбнаго рынка въ Астрахань, не хотѣли признать, что и лѣвобережное направленіе можетъ сдѣлать тоже самое. Указаніе на то, что лѣвобережное направленіе значительно длиннѣе, что рыбные товары не пойдутъ по этому, непривычному для торговли, пути, оставлены ими не доказанными и таковые едва-ли могутъ отвѣчать дѣйствительности. Эта линія, такъ же какъ и правобережная, можетъ доставлять рыбные и всѣ другіе товары на рынки потребленія, причемъ съ Москвой и со всѣмъ Московскимъ райономъ, она находится въ болѣе выгодныхъ условіяхъ, чѣмъ правобережная дорога; что же касается западнаго и юго-западнаго края, то разница между направленіями чрезъ Царицынъ и Камышинъ составляетъ не болѣе 33 верстъ въ пользу перваго направленія. (По послѣднему проекту линія Астрахань-Камышинъ 439 в. + Камышинъ-Балашевъ 251 верста + Балашевъ-Поворино 77 верстъ, всего 767 верстъ; Астрахань-Царицынъ 390 вер. + Царицынъ-Поворино 344 версты, всего 734 версты; разница въ пользу правого берега 33 в.). Эта разница въ разстояніи, при общемъ дифференціальномъ тарифѣ, можетъ вызвать лишь ничтожную переплату въ провозѣ (отъ $^1/_4$ до $^1/_2$ коп. въ пудѣ). Высказанное затѣмъ сомнѣніе относительно могущихъ быть продолжительныхъ задержекъ товаровъ при переправѣ черезъ Волгу въ Камышинѣ, по меньшей вѣрѣ, преувеличено. Такая переправа существуетъ же въ Саратовѣ и, насколько извѣстно, съ успѣхомъ выполняетъ свое назначеніе. Камышинская линія по провозоспособности ничѣмъ не хуже Грязе-Царицынской. Она, такъ же, какъ и послѣдняя, ширококолейная и имѣетъ совершенно обезпеченный для безостановочной перевозки грузовъ подвижной составъ, а этимъ только требованіямъ мѣстной торговли она и должна отвѣчать.

Само собою разумѣется, что для Астрахани весьма важно получить дорогу какъ можно скорѣе, но дорогу такую, которая содѣйствовала бы подъему ея благосостоянія, но отнюдь не шла бы въ разрѣзъ ея интересамъ. Если по какимъ либо высшимъ соображеніямъ ходатайство города о желаемомъ направленіи не можетъ быть удовлетво-

рено теперь же, то лучше еще запастись терпѣніемъ на нѣкоторое время, чѣмъ подвергать риску будущность города и цѣлаго края. Существующее мнѣніе, будто мѣстная торговля и въ связи съ нею городъ отъ выжиданія лѣвобережнаго направленія могутъ понести большія потери, вслѣдствіе еще большаго отвлеченія грузовъ на Царицынъ вновь выстроенною Тихорѣцкою дорогою,—едва-ли оправдается. Все, что можно было взять изъ грузовъ, поступавшихъ ранѣе въ Астрахань съ Каспійскаго моря, взяла Владикавказская жел. дорога, при помощи своей Петровской вѣтви, и Тихорѣцкая дорога здѣсь не можетъ съиграть никакой роли. На самомъ дѣлѣ, для какой же цѣли грузы могутъ идти въ круговомъ направленіи чрезъ Тихорѣцкую станцію на Царицынъ съ тѣмъ, чтобы оттуда обратно выходить по Грязе-Царицынской жел. дорогѣ на желѣзнодорожныя артеріи, ведущія къ потребительнымъ рынкамъ, когда для этого существуетъ кратчайшій путь на Ростовъ-Донъ?

Въ заключеніе нельзя не пожелать, чтобы выбранная городомъ депутація, не теряя времени и не падая духомъ, поспѣшила въ Петербургъ для исполненія своей тяжелой, но благодарной миссіи. Не будемъ терять надежды, что своевременно и всесторонне выясненныя насущнѣйшія потребности и интересы города и края будутъ приняты во вниманіе при рѣшеніи жизненнаго для Астрахани вопроса о выборѣ направленія желѣзной дороги. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 15 и 16 октября №№ 2560 и 2561).

П.

CXXXIX.

Письмо въ редакцію „Астрах. Вѣстника“.

(Выясненіе выгодъ того и другого направленія Астрах. жел. дороги: правобережное разовьетъ только рыбопромышленность и Форпостъ въ ущербъ городу и при этомъ сильно подорветъ пароходство, а лѣвобережное разовьетъ Астрахань, какъ транзитный пунктъ, въ особенности же Астрах. край и отчасти промышленность).

Позвольте и мнѣ, по возможности, выяснить выгоды того и другого направленія.

Правобережная дорога, при своей, сравнительно, дешевизнѣ, разовьетъ у насъ только рыбопромышленность, такъ какъ можно предполагать, что Царицынскій рынокъ перейдетъ къ намъ, хотя трудно допустить, чтобы жел. дорога до Царицына могла бы конкурировать съ пароходствами, но если бы даже и допустить возможность развитія

промышленности, то вмѣстѣ съ этимъ разовьется и Форпостъ, куда, не трудно предсказать, переберутся или откроются вновь рыбные склады и даже нѣкоторыя пароходства откроютъ тамъ пристани. Сомнѣваться въ этомъ можно только тогда, если будетъ проведенъ мостъ, и станція дороги будетъ обязательно у насъ, но мостъ этотъ станетъ очень чувствительнымъ тормазомъ судоходству, а станція будетъ работать только пассажирами, ибо большинство товаровъ будутъ отправляться на Форпостъ, гдѣ ихъ и станутъ убирать, готовить къ посылкѣ. Кромѣ того, правобережная сильно подорветъ пароходства, которыя, какъ мнѣ извѣстно, зарабатываютъ только осенью и весною, когда фрахты бываютъ дорогими.

Лѣвобережная дорога, во-первыхъ, сильно разовьетъ городъ, какъ транзитный пунктъ, ибо извѣстно, что большинство товаровъ, слѣдующихъ изъ Москвы на Кавказъ или Закаспійскій край, отправляются чрезъ Саратовъ и въ крайности только чрезъ Царицынъ, такъ какъ тарифъ отъ Москвы до Саратова дешевле, чѣмъ до Царицына. Кромѣ того, несомнѣнно, что край при лѣвобережной дорогѣ сильно разовьется, и нѣтъ опасеній, что Форпостъ поднимется въ ущербъ городу. Такимъ образомъ, по моему мнѣнію, правобережная, можетъ быть, разовьетъ только рыбопромышленность и Форпостъ въ ущербъ городу, но убьетъ пароходство, а лѣвобережная разовьетъ городъ, какъ транзитный пунктъ, въ особенности же край и отчасти промышленность.

Указывать же на то, что Владикавказская дорога отбила у насъ много товаровъ, и искать средствъ къ ослабленію «грозящаго удара» скорѣйшимъ проведеніемъ дороги, я находу неосновательнымъ потому, что Владикавказская дорога, при проведеніи нашей, будетъ точно также работать, какъ и теперь, ибо тѣ товары, которые находятъ выгоднѣе отправлять по ней сейчасъ, будутъ отправлять и послѣ, и сомнѣваться въ этомъ можно только въ томъ случаѣ, если будетъ прорытъ Волго-Каспійскій каналъ и чрезъ Астрахань можно будетъ переотправлять товары круглый годъ.

Въ виду важности вопроса, мнѣ кажется, не лишни были бы свѣдѣнія пароходствъ о томъ, сколько товаровъ прямого сообщенія прослѣдовало чрезъ Саратовъ и Царицынъ. («Астрах. Вѣстн.» 1897 г. 17 октября № 2562).

И. К.

CXL.

Ф. П. Неизвѣстновъ и г. Василевскій (Буква).

(Разъясненіе ошибочности сужденій г. Василевскаго о Ф. П. Неизвѣстновѣ и о его мнѣніи по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ, съ указаніемъ на то, что г. Василевскій писалъ свой фельетонъ, совершенно не зная Астрах. условій).

Ф. П. Неизвѣстновъ привлекъ вниманіе г. Буквы (Василевскаго). Г. Буква въ одномъ изъ своихъ фельетоновъ раздѣлалъ Ф. П. Неизвѣстнова, какъ говорится, «подъ орѣхъ». Этимъ онъ доставилъ, конечно, не малое удовольствіе нѣкоторымъ правобережникамъ.

Что же касается существа дѣла, то г. Буква, не зная нашихъ мѣстныхъ условій, впалъ въ ошибку и доказалъ, что даже самымъ умнымъ людямъ свойственно ошибаться. Такъ, напримѣръ, онъ пишетъ, что за-границей много городовъ, раскинутыхъ по двѣ стороны, и живутъ они очень дружно. Есть два Дрездена на Эльбѣ, два Франкфурта-на-Майнѣ, два Майнца на Рейнѣ и т. д. «Почему же не быть двумъ Астраханямъ на Волгѣ»?—спрашиваетъ г. Буква.

Почему? Да просто потому, что и чрезъ Рейнъ, и чрезъ Эльбу, и чрезъ Майнъ легко построить мосты и соединить такимъ образомъ обѣ половины города. А вотъ не благоугодно-ли будетъ г. Буквѣ пріѣхать, вмѣсто за-границы, къ намъ въ Астрахань, въ половодье, этакъ въ концѣ мая или въ началѣ іюня и поглядѣть на Волгу, на Астраханскіе валы, на здѣшніе пароходы, баржи, береговыя пристани, познакомиться съ условіями Астраханской торговли, рыбопромышленности, соледобыванія? Спору нѣтъ, на той сторонѣ, гдѣ нѣтъ ни пяди городской земли, гдѣ земля или казачья или архіерейская, возникнетъ цѣлый городъ, но это будетъ не Астрахань. Это будетъ Форпостъ, Нижневолжскъ, какое хотите дайте названіе, однимъ словомъ, это будетъ новый городъ, совершенно чуждый Астрахани и ея интересамъ. Чтобы только добраться до желѣзной дороги новаго города, положимъ, изъ Селенія, нужно будетъ полчаса протрястись на извозчикѣ до перевоза, полчаса проболтаться на пароходѣ и затѣмъ еще полчаса добираться до пассажирской станціи. Если же везти товаръ, то потребуется сдѣлать три нагрузки и три выгрузки. Очень удобно, нечего сказать. Совсѣмъ какъ въ Дрезденѣ.

Г. Буква пишетъ, что Ф. П. Неизвѣстнову лучше, если не будетъ никакой дороги, чѣмъ если дорога не пройдетъ мимо его рыбныхъ лабазовъ. И здѣсь онъ ошибается: Ф. П. Неизвѣстновъ ни въ

промышленности, то вмѣстѣ съ этимъ разовьется и Форпостъ, куда, не трудно предсказать, переберутся или откроются вновь рыбные склады и даже нѣкоторыя пароходства откроютъ тамъ пристани. Сомнѣваться въ этомъ можно только тогда, если будетъ проведенъ мостъ, и станція дороги будетъ обязательно у насъ, но мостъ этотъ станетъ очень чувствительнымъ тормазомъ судоходству, а станція будетъ работать только пассажирами, ибо большинство товаровъ будутъ отправляться на Форпостъ, гдѣ ихъ и станутъ убирать, готовить къ посылкѣ. Кромѣ того, правобережная сильно подорветъ пароходства, которыя, какъ мнѣ извѣстно, зарабатываютъ только осенью и весною, когда фрахты бываютъ дорогими.

Лѣвобережная дорога, во-первыхъ, сильно разовьетъ городъ, какъ транзитный пунктъ, ибо извѣстно, что большинство товаровъ, слѣдующихъ изъ Москвы на Кавказъ или Закаспійскій край, отправляются чрезъ Саратовъ и въ крайности только чрезъ Царицынъ, такъ какъ тарифъ отъ Москвы до Саратова дешевле, чѣмъ до Царицына. Кромѣ того, несомнѣнно, что край при лѣвобережной дорогѣ сильно разовьется, и нѣтъ опасеній, что Форпостъ поднимется въ ущербъ городу. Такимъ образомъ, по моему мнѣнію, правобережная, можетъ быть, разовьетъ только рыбопромышленность и Форпостъ въ ущербъ городу, но убьетъ пароходство, а лѣвобережная разовьетъ городъ, какъ транзитный пунктъ, въ особенности же край и отчасти промышленность.

Указывать же на то, что Владикавказская дорога отбила у насъ много товаровъ, и искать средствъ къ ослабленію «грозящаго удара» скорѣйшимъ проведеніемъ дороги, я находу неосновательнымъ потому, что Владикавказская дорога, при проведеніи нашей, будетъ точно также работать, какъ и теперь, ибо тѣ товары, которые находятъ выгоднѣе отправлять по ней сейчасъ, будутъ отправлять и послѣ, и сомнѣваться въ этомъ можно только въ томъ случаѣ, если будетъ прорытъ Волго-Каспійскій каналъ и чрезъ Астрахань можно будетъ переотправлять товары круглый годъ.

Въ виду важности вопроса, мнѣ кажется, не лишни были бы свѣдѣнія пароходствъ о томъ, сколько товаровъ прямого сообщенія прослѣдовало чрезъ Саратовъ и Царицынъ. («Астрах. Вѣстн.» 1897 г. 17 октября № 2562).

И. К.

CXL.

Ф. П. Неизвѣстновъ и г. Василевскій (Буква).

(Разъясненіе ошибочности сужденій г. Василевскаго о Ф. П. Неизвѣстновѣ и о его мнѣніи по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ, съ указаніемъ на то, что г. Василевскій писалъ свой фельетонъ, совершенно не зная Астрах. условій).

Ф. П. Неизвѣстновъ привлекъ вниманіе г. Буквы (Василевскаго). Г. Буква въ одномъ изъ своихъ фельетоновъ раздѣлалъ Ф. П. Неизвѣстнова, какъ говорится, «подъ орѣхъ». Этимъ онъ доставилъ, конечно, не малое удовольствіе нѣкоторымъ правобережникамъ.

Что же касается существа дѣла, то г. Буква, не зная нашихъ мѣстныхъ условій, впалъ въ ошибку и доказалъ, что даже самымъ умнымъ людямъ свойственно ошибаться. Такъ, напримѣръ, онъ пишетъ, что за-границей много городовъ, раскинутыхъ по двѣ стороны, и живутъ они очень дружно. Есть два Дрездена на Эльбѣ, два Франкфурта-на-Майнѣ, два Майнца на Рейнѣ и т. д. «Почему же не быть двумъ Астраханямъ на Волгѣ»?—спрашиваетъ г. Буква.

Почему? Да просто потому, что и чрезъ Рейнъ, и чрезъ Эльбу, и чрезъ Майнъ легко построить мосты и соединить такимъ образомъ обѣ половины города. А вотъ не благоугодно-ли будетъ г. Буквѣ пріѣхать, вмѣсто за-границы, къ намъ въ Астрахань, въ половодье, этакъ въ концѣ мая или въ началѣ іюня и поглядѣть на Волгу, на Астраханскіе валы, на здѣшніе пароходы, баржи, береговыя пристани, познакомиться съ условіями Астраханской торговли, рыбопромышленности, соледобыванія? Спору нѣтъ, на той сторонѣ, гдѣ нѣтъ ни пяди городской земли, гдѣ земля или казачья или архіерейская, возникнетъ цѣлый городъ, но это будетъ не Астрахань. Это будетъ Форпостъ, Нижневолжскъ, какое хотите дайте названіе, однимъ словомъ, это будетъ новый городъ, совершенно чуждый Астрахани и ея интересамъ. Чтобы только добраться до желѣзной дороги новаго города, положимъ, изъ Селенія, нужно будетъ полчаса протрястись на извозчикѣ до перевоза, полчаса проболтаться на пароходѣ и затѣмъ еще полчаса добираться до пассажирской станціи. Если же везти товаръ, то потребуется сдѣлать три нагрузки и три выгрузки. Очень удобно, нечего сказать. Совсѣмъ какъ въ Дрезденѣ.

Г. Буква пишетъ, что Ф. П. Неизвѣстнову лучше, если не будетъ никакой дороги, чѣмъ если дорога не пройдетъ мимо его рыбныхъ лабазовъ. И здѣсь онъ ошибается: Ф. П. Неизвѣстновъ ни въ

городѣ, ни на той сторонѣ не имѣетъ лабазовъ; онъ торгуетъ прямо съ промысловъ. Желѣзная дорога дѣйствительно нужна лабазникамъ, но только не Астраханскимъ, а Царицынскимъ.

Вообще г. Буква написалъ свой фельетонъ, совершенно не зная нашихъ условій. А если бы онъ зналъ, то... тоже написалъ бы фельетонъ, только много лучше и остроумнѣе теперешняго. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 16 ноября № 2589).

М. Г.

CXLI.

Необходимость введенія въ Астрах. губерніи земства, какъ учрежденія, на которомъ лежитъ попеченіе о мѣстныхъ пользахъ и нуждахъ, и не изученность Астрах. края, какъ аргументъ въ пользу введенія земства, изучающаго и вѣдающаго мѣстныя пользы и нужды.

На дняхъ мы говорили о несостоятельности мнѣнія о томъ, что въ Астраханской губерніи земское общественное управленіе не умѣстно по причинѣ незначительности въ нашемъ краѣ дворянскаго землевладѣнія. Приведенныя нами въ опроверженіе этого мнѣнія примѣры Вятскаго, Пермскаго и Вологодскаго земствъ неотразимы. Но можно указать и еще весьма сильные доводы, властно говорящіе за введеніе у насъ земства, независимо отъ того,—есть въ губерніи значительное дворянское землевладѣніе, или нѣтъ его.

Какъ извѣстно, нынѣ разрѣшается громадной важности для края вопросъ о лучшемъ направленіи будущей Астраханской жел. дороги.

Кто же голосуетъ этотъ вопросъ, кто высказывается по нему? Представители общей губернской администраціи, представители рыбо- и солепромышленности и представители города Астрахани; представительства же тѣхъ самыхъ мѣстностей, которыя наиболѣе заинтересованы въ выборѣ направленія дороги, *нѣтъ и сейчасъ не можетъ быть, потому что ихъ не-откуда взять.*

Хозяйственные интересы Царевскаго, Енотаевскаго, Черноярскаго и Красноярскаго уѣздовъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ представительства не имѣютъ. Ихъ голосъ не раздается среди голосовъ лицъ, высказывающихся по данному предмету. Если бы Астраханская губернія пользовалась земскими учрежденіями, то земства, напримѣръ, Царевскаго и Енотаевскаго уѣздовъ, какъ наиболѣе заинтересован-

ныя въ лѣвобережномъ направленіи дороги, несомнѣнно собрали бы самый разносторонній матеріалъ для выясненія жел.-дорожнаго вопроса и защиты своихъ интересовъ. Этого матеріала теперь пока на лицо не имѣется, ибо на мѣстѣ никто его не добывалъ; немногія же, относящіяся сюда цифры и факты берутся въ сущности изъ того всеобъемлющаго источника, который называется «волостнымъ писаремъ». («Астрах. Листокъ» 1897 г. 17 октября № 252).

Желѣзнодорожный вопросъ, всколыхнувшій стоячее болото мѣстной общественной жизни, съ поразительной ясностью обличилъ недостаточное знакомство Астраханцевъ съ ихъ собственнымъ краемъ. Когда пришлось собирать объективныя данныя съ цѣлью опредѣлить насколько можно точнѣе, какую роль въ экономическомъ состояніи края можетъ сыграть то или другое направленіе дороги, то непредубѣжденные люди изъ состава мѣстныхъ дѣятелей совершенно растерялись. Едва зашла рѣчь о пользѣ всего края нашего, какъ уже на первый взглядъ очень многимъ казалась несомнѣнною выгодность лѣвобережнаго направленія. Но попытались они найдти подтвержденіе этого общаго взгляда въ фактическомъ матеріалѣ, собранномъ литературою краевѣдѣнія,—и оказалось, что въ этой литературѣ отсутствуютъ самыя главныя, самыя вліятельныя свѣдѣнія. *Намеки* на эти свѣдѣнія, правда, находятся, и даже въ оффиціальныхъ источникахъ, и даже служатъ «правобережникамъ» благодарной почвой для отрицанія выгодъ дороги, проектируемой Ряз.-Уральцами, но твердо-установленныхъ данныхъ все-таки нѣтъ, такъ какъ съ первымъ опытомъ собиранія таковыхъ мы встрѣчаемся лишь въ одномъ случаѣ—статистико-экономическаго изслѣдованія станицъ Астраханскаго казачьяго войска *). Косвеннымъ путемъ аналогій и приблизительныхъ вычисленій можно бы кое-что намѣтить и освѣтить, но этихъ аналогій и приближеній далеко не хватаетъ, чтобы обосновать безпристрастный и вполнѣ опредѣленный выводъ, который достаточно силенъ былъ бы—окончательно успокоить умы общества и примирить ихъ на одномъ какомъ либо единодушномъ заключеніи.

Положеніе мучительное и невыносимое, возмущающее каждаго, кто хочетъ составить себѣ обдуманное и свободное отъ предвзятости мнѣніе.

Вообще, вопросъ желѣзнодорожный въ Астрахани оказался сложнѣе, чѣмъ ожидали. Напрасно утверждаютъ нѣкоторые изслѣдователи

*) «Опытъ изслѣдованія экономическаго положенія станицъ Астраханскаго казачьяго войска». Астрахань. 1897. 4°. V+865 стран.

его, что вопросъ о лѣвобережной дорогѣ народился какъ бы случайно и только потому, что въ него ввязалась Ряз.-Уральская дорога; нѣтъ, для Астрахани этотъ вопросъ заранѣе намѣтился силою обстоятельствъ съ того года (кажется—1856-го), въ которомъ Царевскій уѣздъ перечисленъ изъ Саратовской губ. въ Астраханскую,—и долженъ былъ неминуемо возникнуть въ тотъ моментъ, когда въ сужденіяхъ по желѣзнодорожному вопросу впервые принципъ—*„польза края“* былъ названъ въ смыслѣ коррективa къ принципу: *только „выгоды торговли“*.

Какое разрѣшеніе ни получилъ бы желѣзнодорожный вопросъ, современное состояніе краевѣдѣнія нашего будетъ всегда стоять укоромъ передъ нами. Какъ много городъ нашъ и край теряютъ отъ неизученности ихъ,—это чувствуется уже теперь. Долго-ли продолжится такое нелѣпое состояніе? Кто подтолкнетъ къ изученію края? Только *земство*. (‹Астрах. Листокъ› 1897 г. 26 октября № 259).

CXLII.

Изъ письма въ редакцію ‹Астрах. Лист.› г. Петровца, обращающаго вниманіе Петровскаго Общества на полезность обсужденія въ этомъ Об-вѣ вопроса о лучшемъ направленіи Астрах. жел. дороги; изъ письма въ ту же редакцію О. С. Малышева о томъ, что онъ уже заявилъ Петр. Об-ву о своей готовности сдѣлать въ Об-вѣ немедленно докладъ по этому вопросу и надѣется, что лѣвобережники, ‹имѣя во главѣ г. Зубовича›, готовы къ возраженіямъ; письмо П. О. Зубовича въ отвѣтъ г. Малышеву.

М. г., г. редакторъ! Позвольте чрезъ посредство вашей газеты обратить вниманіе администраціи почтеннаго Петровскаго Общества на то,... отчего бы Обществу, напримѣръ, не обсудить вопроса о лучшемъ направленіи желѣзной дороги? Вопросъ животрепещущій; быть можетъ, кто-нибудь подастъ новыя данныя въ пользу того или другого направленія будущей второй артеріи нашего края. (‹Астрах. Листокъ› 1897 г. 12 октября № 247).

Петровецъ.

Ѳ. С. Малышевъ, управляющій Астрах. отдѣленіемъ Волжско-Камскаго коммерческаго банка, пишетъ намъ, что «вполнѣ присоединяясь къ мысли о полезности обсужденія вопроса о желѣзной дорогѣ въ Петровскомъ Обществѣ, которое хотя рѣшающаго значенія и не будетъ имѣть», но будетъ не безполезно, давъ возможность сгруппировать доводы «за» и «противъ»,—онъ заявилъ Петровскому Об-ву о готовности сдѣлать немедленно докладъ; время назначенія дня сообщенія будетъ зависѣть отъ Общества: «полагаю, чѣмъ скорѣе, тѣмъ лучше», пишетъ г. Малышевъ. «Лѣвобережники, имѣя во главѣ г. Зубовича, секретаря статистическаго комитета, по своему положенію обязаннаго знать нужныя статистическія данныя лучше нашего, не могутъ считать себя не подготовленными къ возраженіямъ во всякое время». («Астрах. Листокъ» 1897 г. 17 октября № 252).

М. г., г. редакторъ! Прошу дать мѣсто слѣдующему возраженію:

Ѳ. С. Малышевъ, управляющій Астрах. отдѣленіемъ Волжско-Камск. комм. банка, высказалъ печатно, въ письмѣ на имя редакціи «Астрах. Листка», что по вопросу о желѣзной дорогѣ онъ готовъ *немедленно* сдѣлать сообщеніе въ Петровскомъ Обществѣ. «Чѣмъ скорѣе, пишетъ онъ: тѣмъ лучше». О неподготовленности лѣвобережниковъ къ выслушанію этого доклада, по его мнѣнію, не можетъ быть и рѣчи, ибо во главѣ ихъ стоитъ секретарь статистическаго комитета, обязанный по своему положенію знать статистическія данныя лучше правобережниковъ.

По поводу этого письма считаю долгомъ отвѣтить, что г. Малышевъ ошибается и тогда, когда думаетъ, что лѣвобережники вслѣдствіе неподготовленности могутъ задержать чтеніе доклада, и тогда, когда думаетъ, что во главѣ партіи лѣвобережниковъ стою я,—секретарь статистическаго комитета.

Вопросъ о наилучшемъ направленіи рельсоваго пути настолько заинтересовалъ всѣхъ Астраханцевъ, о немъ столько говорилось и писалось, что г. Малышевъ не имѣетъ ни малѣйшаго права предполагать, что онъ не встрѣтитъ въ Петровскомъ Обществѣ достаточно подготовленныхъ оппонентовъ. Точно также г. Малышевъ, приписывая мнѣ честь быть главою партіи, забываетъ, что во главѣ движенія въ пользу лѣвобережнаго направленія стоитъ городская дума.

Что же касается меня, то я такъ же, какъ и г. Малышевъ, высказалъ лишь свое личное мнѣніе, сложившееся впрочемъ довольно давно, еще до его пріѣзда въ Астрахань. Впрочемъ, я не считаю себя непогрѣшимымъ и охотно допускаю возможность ошибки. Но что же дѣлать, если до сихъ поръ все, что пришлось мнѣ слышать

его, что вопросъ о лѣвобережной дорогѣ народился какъ бы случайно и только потому, что въ него ввязалась Ряз.-Уральская дорога; нѣтъ, для Астрахани этотъ вопросъ заранѣе намѣтился силою обстоятельствъ съ того года (кажется—1856-го), въ которомъ Царевскій уѣздъ перечисленъ изъ Саратовской губ. въ Астраханскую,—и долженъ былъ неминуемо возникнуть въ тотъ моментъ, когда въ сужденіяхъ по желѣзнодорожному вопросу впервые принципъ—*„польза края“* былъ названъ въ смыслѣ коррективa къ принципу: *только „выгоды торговли“*.

Какое разрѣшеніе ни получилъ бы желѣзнодорожный вопросъ, современное состояніе краевѣдѣнія нашего будетъ всегда стоять укоромъ передъ нами. Какъ много городъ нашъ и край теряютъ отъ неизученности ихъ,—это чувствуется уже теперь. Долго-ли продолжится такое нелѣпое состояніе? Кто подтолкнетъ къ изученію края? Только *земство*. (‹Астрах. Листокъ› 1897 г. 26 октября № 259).

CXLII.

Изъ письма въ редакцію ‹Астрах. Лист.› г. Петровца, обращающаго вниманіе Петровскаго Общества на полезность обсужденія въ этомъ Об-вѣ вопроса о лучшемъ направленіи Астрах. жел. дороги; изъ письма въ ту же редакцію О. С. Малышева о томъ, что онъ уже заявилъ Петр. Об-ву о своей готовности сдѣлать въ Об-вѣ немедленно докладъ по этому вопросу и надѣется, что лѣвобережники, ‹имѣя во главѣ г. Зубовича›, готовы къ возраженіямъ; письмо П. О. Зубовича въ отвѣтъ г. Малышеву.

М. г., г. редакторъ! Позвольте чрезъ посредство вашей газеты обратить вниманіе администраціи почтеннаго Петровскаго Общества на то,... отчего бы Обществу, напримѣръ, не обсудить вопроса о лучшемъ направленіи желѣзной дороги? Вопросъ животрепещущій; быть можетъ, кто-нибудь подастъ новыя данныя въ пользу того или другого направленія будущей второй артеріи нашего края. (‹Астрах. Листокъ› 1897 г. 12 октября № 247).

Петровецъ.

Ѳ. С. Малышевъ, управляющій Астрах. отдѣленіемъ Волжско-Камскаго коммерческаго банка, пишетъ намъ, что «вполнѣ присоединяясь къ мысли о полезности обсужденія вопроса о желѣзной дорогѣ въ Петровскомъ Обществѣ, которое хотя рѣшающаго значенія и не будетъ имѣть», но будетъ не безполезно, давъ возможность сгруппировать доводы «за» и «противъ»,—онъ заявилъ Петровскому Об-ву о готовности сдѣлать немедленно докладъ; время назначенія дня сообщенія будетъ зависѣть отъ Общества: «полагаю, чѣмъ скорѣе, тѣмъ лучше», пишетъ г. Малышевъ. «Лѣвобережники, имѣя во главѣ г. Зубовича, секретаря статистическаго комитета, по своему положенію обязаннаго знать нужныя статистическія данныя лучше нашего, не могутъ считать себя не подготовленными къ возраженіямъ во всякое время». («Астрах. Листокъ» 1897 г. 17 октября № 252).

М. г., г. редакторъ! Прошу дать мѣсто слѣдующему возраженію:

Ѳ. С. Малышевъ, управляющій Астрах. отдѣленіемъ Волжско-Камск. комм. банка, высказалъ печатно, въ письмѣ на имя редакціи «Астрах. Листка», что по вопросу о желѣзной дорогѣ онъ готовъ *немедленно* сдѣлать сообщеніе въ Петровскомъ Обществѣ. «Чѣмъ скорѣе, пишетъ онъ: тѣмъ лучше». О неподготовленности лѣвобережниковъ къ выслушанію этого доклада, по его мнѣнію, не можетъ быть и рѣчи, ибо во главѣ ихъ стоитъ секретарь статистическаго комитета, обязанный по своему положенію знать статистическія данныя лучше правобережниковъ.

По поводу этого письма считаю долгомъ отвѣтить, что г. Малышевъ ошибается и тогда, когда думаетъ, что лѣвобережники вслѣдствіе неподготовленности могутъ задержать чтеніе доклада, и тогда, когда думаетъ, что во главѣ партіи лѣвобережниковъ стою я,—секретарь статистическаго комитета.

Вопросъ о наилучшемъ направленіи рельсоваго пути настолько заинтересовалъ всѣхъ Астраханцевъ, о немъ столько говорилось и писалось, что г. Малышевъ не имѣетъ ни малѣйшаго права предполагать, что онъ не встрѣтитъ въ Петровскомъ Обществѣ достаточно подготовленныхъ оппонентовъ. Точно также г. Малышевъ, приписывая мнѣ честь быть главою партіи, забываетъ, что во главѣ движенія въ пользу лѣвобережнаго направленія стоитъ городская дума.

Что же касается меня, то я такъ же, какъ и г. Малышевъ, высказалъ лишь свое личное мнѣніе, сложившееся впрочемъ довольно давно, еще до его пріѣзда въ Астрахань. Впрочемъ, я не считаю себя непогрѣшимымъ и охотно допускаю возможность ошибки. Но что же дѣлать, если до сихъ поръ все, что пришлось мнѣ слышать

и читать о правобережномъ направленіи желѣзнодорожнаго пути, было далеко неубѣдительно.

Еще два слова. Г. Малышевъ говоритъ о «нужныхъ статистическихъ данныхъ». Ему, какъ человѣку, близко стоящему къ представителямъ Астраханской торговли, лучше всѣхъ должно быть извѣстно, что наиболѣе интересныя и важныя данныя коммерческаго характера покрыты пока мракомъ неизвѣстности. Дай Богъ, чтобы четвертая часть торговыхъ сдѣлокъ, совершающихся въ Астрахани, регистрировалась на нашей биржѣ. Какъ великъ уловъ рыбы, куда она направляется и въ какомъ количествѣ, это можно предполагать, но «знать» этого нельзя до тѣхъ поръ, пока г.г. промышленники и коммерсанты будутъ скрывать свои сдѣлки и обороты. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 19 октября № 2564).

П. Зубовичъ.

CXLIII.

Докладъ О. С. Малышева о преимуществахъ правобережнаго направленія Астрах. жел. дороги.

(Читанъ 23 октября 1897 г. въ Петр. Об-вѣ изслѣдователей Астрах. края).

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что вопросъ о проведеніи изъ Астрахани жел. дороги для соединенія съ общею сѣтью имѣетъ громадное значеніе. Но, къ сожалѣнію, вопросъ этотъ возбудилъ въ мѣстномъ обществѣ расколъ и разнорѣчивыя мнѣнія о томъ, гдѣ лучше всего вести дорогу: по правому или по лѣвому берегу.

Недавно еще никто и не думалъ о лѣвобережномъ направленіи: оно казалось всѣмъ немыслимымъ и возникло не далѣе какъ года два тому назадъ. Никакихъ важныхъ экономическихъ явленій не случилось, кои-бы давали возможность опереться прочно въ защиту его, чѣмъ только и можно объяснить, что защитники лѣвобережнаго направленія то признаютъ, то отрицаютъ свои же собственныя доказательства.

Даже въ такихъ, кажется, не подлежащихъ спору вещахъ, какъ разстоянія, и то допускаютъ такія ошибки, что невольно становишься въ тупикъ: что эта—ошибка, незнаніе или намѣренная подтасовка, разсчитанная на невѣжество слушателя? Какъ на рѣдкій примѣръ въ этомъ отношеніи позволю себѣ указать на статью нѣкоего г. П. («Астрах. Вѣстн.» №№ 2560 и 2561), между прочимъ сравнивающаго разстоянія лѣвобережнаго и правобережнаго пути отъ запада и юго-запада. По лѣвобережному пути въ этомъ направленіи товары

должны быть направлены на Поворино, до коей отъ Астрахани 767 верстъ. На станцію-же Поворино онъ везетъ товары изъ Астрахани по правобережному пути, гдѣ находится 734 версты,—очевидно, не зная о пути Царицынъ, Калачъ, *Звѣрево*. При правобережномъ пути на Поворино никто ни повезетъ товаровъ ни на западъ, ни на юго-западъ, а довезетъ ихъ только до Царицына, отстоящаго отъ Астрахани въ 390 верстахъ, т. е. не на 33 версты, а на 379 верстъ ближе отъ Астрахани, чѣмъ Поворино. Изъ Царицына же товаръ направится или на Донъ, или на Звѣрево Понятно, что, при такомъ знаніи дѣла, для г. П. самый лучшій путь не тотъ, который короче, дешевле и удобнѣе, а защита коего его поручена.

Записка Ряз.-Уральской дороги, помѣщенная въ нынѣшнемъ году, гласитъ: «постройка дороги отъ Владикавказа къ Петровску создала изъ этого ничтожнаго дотолѣ порта, необезпечивающаго, какъ и Астрахань, безъ ледоколовъ непрерывныхъ морскихъ сообщеній, новаго для Астрахани конкурента, перетягивающаго къ себѣ торговыя сношенія юга и юго-запада Россіи, производившіяся ранѣе чрезъ Астрахань. Новое, уже разрѣшенное, соединеніе Петровска съ Баку ставитъ Астрахань исключительно въ неблагопріятное условіе». Совершенно вѣрно и ясно сказано, но когда этотъ доводъ оказался противъ лѣвобережниковъ, то они въ лицѣ г. Рушевскаго уже заявляютъ: „*Петровская дорога открыта съ 1891 г., но мы не видимъ никакихъ переменъ и опасности для Астрахани въ соединеніи Баку съ Петровскомъ я ни нахожу никакой...*“ Очевидно, что два противорѣчивыя мнѣнія. На такихъ противорѣчіяхъ и не правильныхъ утвержденіяхъ построена вся защита лѣвобережной линіи. Вотъ, чтобы освѣтить этотъ затемняемый передъ обществомъ вопросъ, я и рѣшилъ сдѣлать вамъ настоящій докладъ. Это полезно тѣмъ болѣе, что нѣсколько подробнѣе этотъ вопросъ освѣщенъ былъ только въ запискѣ Ряз.-Уральской дороги,—за правобережное же направленіе никто не высказывался болѣе или менѣе подробно, такъ какъ въ постройкѣ этого пути здѣсь никто матеріально не заинтересованъ и даже неизвѣстно, какой именно дорогѣ будетъ отдана постройка этой линіи.

Для Астрахани необходима желѣзная дорога, и какъ можно скорѣе. Самые незначительные города связаны теперь жел. дорогами съ остальной Россіею. Астрахань же, занимающая выгоднѣйшее географическое положеніе для торговли съ Персіею, Среднею Азіею и Кокаиомъ, представляющая ворота изъ Азіи въ Европейскую Россію,—не смотря на свое значительное торговое движеніе, превышающее 2501 м. пудовъ и могущее впослѣдствіи развиться до болѣе громадныхъ размѣровъ, остается до сего времени безъ удобнаго желѣзнодорожнаго пути. Имѣя лѣтомъ хотя и удобное, но не особенно быстрое паро-

и читать о правобережномъ направленіи желѣзнодорожнаго пути, было далеко неубѣдительно.

Еще два слова. Г. Малышевъ говоритъ о «нужныхъ статистическихъ данныхъ». Ему, какъ человѣку, близко стоящему къ представителямъ Астраханской торговли, лучше всѣхъ должно быть извѣстно, что наиболѣе интересныя и важныя данныя коммерческаго характера покрыты пока мракомъ неизвѣстности. Дай Богъ, чтобы четвертая часть торговыхъ сдѣлокъ, совершающихся въ Астрахани, регистрировалась на нашей биржѣ. Какъ великъ уловъ рыбы, куда она направляется и въ какомъ количествѣ, это можно предполагать, но «знать» этого нельзя до тѣхъ поръ, пока г.г. промышленники и коммерсанты будутъ скрывать свои сдѣлки и обороты. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 19 октября № 2564).

П. Зубовичъ.

CXLIII.

Докладъ Ѳ. С. Малышева о преимуществахъ правобережнаго направленія Астрах. жел. дороги.

(Читанъ 23 октября 1897 г. въ Петр. Об-вѣ изслѣдователей Астрах. края).

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что вопросъ о проведеніи изъ Астрахани жел. дороги для соединенія съ общею сѣтью имѣетъ громадное значеніе. Но, къ сожалѣнію, вопросъ этотъ возбудилъ въ мѣстномъ обществѣ расколъ и разнорѣчивыя мнѣнія о томъ, гдѣ лучше всего вести дорогу: по правому или по лѣвому берегу.

Недавно еще никто и не думалъ о лѣвобережномъ направленіи: оно казалось всѣмъ немыслимымъ и возникло не далѣе какъ года два тому назадъ. Никакихъ важныхъ экономическихъ явленій не случилось, кои-бы давали возможность опереться прочно въ защиту его, чѣмъ только и можно объяснить, что защитники лѣвобережнаго направленія то признаютъ, то отрицаютъ свои же собственныя доказательства.

Даже въ такихъ, кажется, не подлежащихъ спору вещахъ, какъ разстоянія, и то допускаютъ такія ошибки, что невольно становишься въ тупикъ: что эта—ошибка, незнаніе или намѣренная подтасовка, разсчитанная на невѣжество слушателя? Какъ на рѣдкій примѣръ въ этомъ отношеніи позволю себѣ указать на статью нѣкоего г. П. («Астрах. Вѣстн.» №№ 2560 и 2561), между прочимъ сравнивающаго разстоянія лѣвобережнаго и правобережнаго пути отъ запада и юго-запада. По лѣвобережному пути въ этомъ направленіи товары

должны быть направлены на Поворино, до коей отъ Астрахани 767 верстъ. На станцію-же Поворино онъ везетъ товары изъ Астрахани по правобережному пути, гдѣ находится 734 версты,—очевидно, не зная о пути Царицынъ, Калачъ, *Звѣрево*. При правобережномъ пути на Поворино никто ни повезетъ товаровъ ни на западъ, ни на юго-западъ, а довезетъ ихъ только до Царицына, отстоящаго отъ Астрахани въ 390 верстахъ, т. е. не на 33 версты, а на 379 верстъ ближе отъ Астрахани, чѣмъ Поворино. Изъ Царицына же товаръ направится или на Донъ, или на Звѣрево Понятно, что, при такомъ знаніи дѣла, для г. П. самый лучшій путь не тотъ, который короче, дешевле и удобнѣе, а защита коего его поручена.

Записка Ряз.-Уральской дороги, помѣщенная въ нынѣшнемъ году, гласитъ: «постройка дороги отъ Владикавказа къ Петровску создала изъ этого ничтожнаго дотолѣ порта, необезпечивающаго, какъ и Астрахань, безъ ледоколовъ непрерывныхъ морскихъ сообщеній, новаго для Астрахани конкурента, перетягивающаго къ себѣ торговыя сношенія юга и юго-запада Россіи, производившіяся ранѣе чрезъ Астрахань. Новое, уже разрѣшенное, соединеніе Петровска съ Баку ставитъ Астрахань исключительно въ неблагопріятное условіе». Совершенно вѣрно и ясно сказано, но когда этотъ доводъ оказался противъ лѣвобережниковъ, то они въ лицѣ г. Рушевскаго уже заявляютъ: „*Петровская дорога открыта съ 1891 г., но мы не видимъ никакихъ переменъ; и опасности для Астрахани въ соединеніи Баку съ Петровскомъ я ни нахожу никакой...*“ Очевидно, что два противорѣчивыя мнѣнія. На такихъ противорѣчіяхъ и не правильныхъ утвержденіяхъ построена вся защита лѣвобережной линіи. Вотъ, чтобы освѣтить этотъ затемняемый передъ обществомъ вопросъ, я и рѣшилъ сдѣлать вамъ настоящій докладъ. Это полезно тѣмъ болѣе, что нѣсколько подробнѣе этотъ вопросъ освѣщенъ былъ только въ запискѣ Ряз.-Уральской дороги,—за правобережное же направленіе никто не высказывался болѣе или менѣе подробно, такъ какъ въ постройкѣ этого пути здѣсь никто матеріально не заинтересованъ и даже неизвѣстно, какой именно дорогѣ будетъ отдана постройка этой линіи.

Для Астрахани необходима желѣзная дорога, и какъ можно скорѣе. Самые незначительные города связаны теперь жел. дорогами съ остальной Россіею. Астрахань же, занимающая выгоднѣйшее географическое положеніе для торговли съ Персіею, Среднею Азіею и Кокаиомъ, представляющая ворота изъ Азіи въ Европейскую Россію,—не смотря на свое значительное торговое движеніе, превышающее 2501 м. пудовъ и могущее впослѣдствіи развиться до болѣе громадныхъ размѣровъ, остается до сего времени безъ удобнаго желѣзнодорожнаго пути. Имѣя лѣтомъ хотя и удобное, но не особенно быстрое паро-

ходное сообщеніе, она зимою на цѣлые пять мѣсяцевъ въ году разобщается съ остальнымъ міромъ. Все ея зимнее весьма большое товарное движеніе должно производиться на лошадяхъ и верблюдахъ, и обходится чрезвычайно дорого. Если же принять во вниманіе, что зимы здѣсь бываютъ непостоянныя съ частыми гололедицами, то путь отъ нея представляется не только дорогимъ и мучительнымъ, но часто прямо не проходимымъ. Въ гололедицу и слякоть товары нерѣдко бросаются въ пути, отчего отправители товаровъ несутъ большіе убытки. По закрытіи навигаціи доставка товаровъ становится крайне дорогою, и цѣны за доставку дѣлаются крайне непостоянными, причемъ возчики часто совсѣмъ раззоряются, и на ихъ счетъ наживаютъ большіе барыши подрядчики, не несущіе никакого риска. Вслѣдствіе плохихъ путей сообщенія всѣ товары, которые могли бы проходить черезъ нее транзитомъ болѣе удобно, чѣмъ черезъ другіе пункты, обходятъ Астрахань. Такимъ образомъ они направляются не на тѣ пути, по которымъ имъ естественнѣе было-бы идти отъ производителей къ потребителямъ и наоборотъ, а на кружные пути, по коимъ нѣтъ такихъ затрудненій, что, конечно, съ экономической точки зрѣнія представляется не раціональнымъ и не выгоднымъ.

Это неудобство въ сообщеніи вредно отражается не на одной только Астрахани и краѣ, но и на всѣхъ тѣхъ мѣстностяхъ, съ коими связано ея громадное торговое движеніе, такъ что вопросъ о соединеніи ея съ общею желѣзнодорожною сѣтью является крайне важнымъ и требуетъ настоятельно немедленнаго разрѣшенія.

Для того-же, чтобы жел. дорога наиболѣе отвѣчала экономическимъ интересамъ, необходимо разсмотрѣть: для какихъ именно интересовъ она наиболѣе необходима и въ какомъ она направленіи должна быть проведена, чтобы оказать на экономическую жизнь наиболѣе благотворное вліяніе, ибо легко можетъ случиться, что неправильно выбранное направленіе не окажетъ всей той пользы, какую въ состояніи принести разумнѣе направленная дорога, послуживъ очень недостаточно къ подъему и развитію мѣстныхъ экономическихъ силъ.

Нѣтъ ни одного пути въ мірѣ, который удовлетворялъ-бы равно всѣмъ интересамъ той мѣстности, по которой онъ пролегаетъ. Такого идеальнаго пути невозможно и создать. Не составляетъ исключенія въ этомъ отношеніи и лѣвобережный путь, пропагандируемый агентами Ряз.-Уральской дороги. А такъ какъ всѣмъ интересамъ края и его обитателей удовлетворить никакимъ образомъ нельзя и немыслимо, то и необходимо выбрать тѣ изъ нихъ, которые наиболѣе важны для края и въ соотвѣтствіи съ ихъ требованіями проектировать направленіе и мѣсто пути. Не придерживаясь этихъ воззрѣній, можно дойти до абсурда. Какъ нѣтъ безусловно одинаково полезнаго для

всѣхъ мелкихъ и крупныхъ интересовъ пути, такъ не можетъ быть и вреднаго. Наиболѣе всего вредно отсутствіе путей. Мало полезная дорога, конечно, вредна только относительно, но не вреднѣе отсутствія дороги. Ни на одну дорогу въ мірѣ нельзя указать, чтобы она принесла вредъ, она, быть можетъ, не оказалась полезною для всѣхъ безъ исключенія заинтересованныхъ дѣлъ, но принести имъ вреда не можетъ болѣе, чѣмъ отсутствіе пути. Если же какая-либо линія, проведенная, напр., не здѣсь, а гдѣ-то далеко, отнимаетъ у насъ дѣло, то приноситъ намъ вредъ не она, а то, что у насъ нѣтъ своего пути, который далъ-бы намъ надлежащія удобства и выгоды. Поэтому указаніе на вредъ правобережнаго пути есть не болѣе, какъ злонамѣренная и нелогичная натяжка. Нельзя исключить изъ этого общаго и абсолютнаго правила ни одного проектируемаго пути. Поэтому и необходимо установить до избранія пути общее условіе, исходя изъ коего можно прійти къ наиболѣе безъошибочному рѣшенію.

Условіе это заключается въ томъ, что всякіе пути должны служить наиболѣе важнымъ интересамъ края, тѣмъ именно, которые уже развились и окрѣпли въ краѣ и составляютъ для него главное значеніе. Они необходимо должны прежде всего помогать укрѣпленію и развитію именно этихъ интересовъ и въ томъ направленіи, какое сложилось исторически и выработано вѣковымъ опытомъ. Этотъ опытъ лучшій указатель, какіе интересы края наиболѣе значительны. Выработавшееся по его указаніямъ, направленіе пути также явится наиболѣе полезнымъ и разумнымъ. Идти наперекоръ этимъ указаніямъ значило-бы разрушить то, что существуетъ, вносить полное разстройство въ установившіеся экономическіе интересы, что неминуемо поведетъ къ раззоренію многихъ. Всякая же ломка старыхъ интересовъ, во имя такихъ, которые еще не выяснились опредѣленно по величинѣ и характеру и которые, можетъ быть, являются только въ воображеніи у кого нибудь,—прямо неразумна и вредна. Легче всего можетъ случиться, что развитіе установившихся дѣлъ будетъ заторможено, а новыя не создадутся. Если же явятся новые интересы и дѣла, то при появленіи ихъ найдутся и новыя средства къ развитію ихъ въ дѣйствительно наиболѣе полезномъ направленіи, а не гадательномъ. Вотъ основной принципъ, которому необходимо слѣдовать въ избраніи направленія пути, споритъ противъ коего нельзя.

Какое-же дѣло наиболѣе всего даетъ жизнь краю здѣсь и въ частности—Астрахани?

Двухъ отвѣтовъ на этотъ вопросъ не можетъ быть. Всякій на него отвѣтитъ, что *Астраханскій край и сама Астрахань живутъ наиболѣе всего рыбнымъ дѣломъ и транзитомъ.*

Рыбное дѣло составляетъ главныя средства существованія не только мѣстнаго рабочаго населенія, но занимаетъ и массу пришлыхъ рукъ: имъ наиболѣе всего кормится осѣдлый народъ и кочевники. Всѣ остальные промыслы передъ нимъ сравнительно ничтожны. Имъ заняты около 200—250,000 человѣкъ на морѣ и на рѣкѣ и въ торговлѣ рыбою, т. е. имъ можно занять не только все рабочее населеніе края, но необходимо еще пришлое населеніе, земледѣліемъ-же занималось 84 т. чел., а необходимо для него только 47½ т. челов. (*Св. ст. матер., касающ. экон. пол. Россіи* 1894 г.). Рыбное дѣло даетъ жизнь и всей торговлѣ какъ въ Астрахани, такъ и въ губерніи. Отъ нея живетъ хлѣбная и соляная торговля, и отъ всѣхъ вмѣстѣ зависитъ цѣна на складочныя помѣщенія для товаровъ, палатки и т. п. Мануфактурная и бакалейная торговля процвѣтаютъ въ года хорошихъ улововъ и хирѣютъ при плохихъ. Посмотрите, какъ все оживаетъ въ года хорошихъ улововъ и мертвѣетъ при плохихъ, и невольно признаете, что рыбное дѣло основное для всего края и города.

Въ транзитѣ Астраханцы заинтересованы также очень сильно послѣ рыбнаго дѣла. Они являются владѣльцами солиднаго числа морскихъ и рѣчныхъ судовъ, составляющихъ громадный капиталъ, владѣніе коими вызываетъ ихъ невольно заниматься и торговлею привозимыми товарами, дабы обезпечить за своими судами безпрерывную работу.

Всѣ остальные интересы имѣютъ передъ этими маловажное значеніе. Оборотъ рыбнаго дѣла составляетъ не менѣе 25 мил. руб., а судовладѣніе и транзитъ не менѣе 20.000,000 р. Земледѣліе не дастъ краю и 3.000,000 р., садоводство и 1.000,000 р., домовладѣніе приноситъ не болѣе 700,000 р. Скотоводство можно считать не болѣе 1—2 м. руб. Остальныя отрасли торговли самостоятельнаго значенія не имѣютъ, а подчиняются вышеупомянутымъ.

Отсюда ясно, въ чемъ наиболѣе заинтересованъ городъ и край и на что именно главнѣе всего должны быть направлены заботы о процвѣтаніи.

Какъ для рыбнаго дѣла, такъ и для транзита несомнѣнно самый удобный путь на Царицынъ. Онъ сложился уже вѣками. Изъ Царицына направляются главные магистральные пути на югъ, западъ и сѣверъ, съ которыми производится торговля изъ Астрахани, и отъ этихъ-то рынковъ лѣвобережный путь отдаляетъ Астрахань на 377 вер. сравнительно съ правобережнымъ, увеличивая не только время пробѣга, но страшно удорожая и расходы перевозки. Востокъ же и сѣверъ мало получаютъ Астраханскихъ товаровъ, а по скотоводству и соли являются продавцомъ-конкурентомъ. Слѣдовательно, направленіе пути къ сѣверо-востоку, съ коимъ у насъ мало сношеній, но ку-

да насъ направляютъ лѣвобережники, не облегчитъ торговыхъ сношеній, оставитъ всю здѣшнюю торговлю и производительность съ прежними неудобствами.

Исходя изъ этихъ соображеній, какъ биржевое купечество, такъ и городскія думы всегда стояли за проведеніе пути по правому берегу р. Волги на Царицынъ. Биржевое купечество и промышленники остаются при прежнемъ своемъ мнѣніи и теперь, одна лишь Астраханская городская дума неблагоразумно, вслѣдствіе недоразумѣнія, отдѣлилась за послѣднее время отъ биржевого купечества и возбудила самостоятельное ходатайство о проведеніи пути изъ Астрахани на Камышинъ по лѣвому берегу р. Волги, для соединенія *съ ничтожною* Камышинскою линіею, избравъ направленіе, *по коему никогда никакого товарнаго движенія изъ Астрахани не было, нѣтъ и не будетъ*, ибо никто не отправляетъ товара туда, гдѣ на него нѣтъ покупателей, и сюда не повезетъ такихъ товаровъ, которые производитъ здѣшній край, причемъ перевозка, не представляя никакихъ удобствъ, обойдется едва не втрое дороже.

Нельзя не указать еще на одно крайне важное обстоятельство. Изъ представленныхъ вамъ діаграммъ товарнаго движенія вы изволили видѣть, какая громадная масса движенія въ Астрахань и изъ Астрахани товаровъ, предназначаемыхъ какъ топливо. Лѣса теперь истреблены почти и все болѣе и болѣе истребляются. Дровяное отопленіе становится страшно дорого и вытѣсняется нефтянымъ. Но оно также истощается; вмѣсто 30—50 саженъ теперь уже бурятъ до 200 с; новыя мѣсторожденія нефти оказываются мало обильными, отчего цѣна на нефтяные остатки съ 2—3 коп. повысилась за 2 года до 8 1/2—9 коп., и можно опасаться, что она еще болѣе повысится. Нельзя не думать о томъ, чѣмъ-же отоплять дома въ Астрахани и губерніи, если выростетъ сильно цѣна на дрова и остатокъ? Близость каменноугольныхъ копей юга Россіи можетъ дать тогда дешевое топливо—каменный уголь, коимъ теперь на югѣ отопляются не только города, но и деревни. Отопленіе здѣсь и теперь становится страшно дорого, и въ недалекомъ будущемъ, вѣроятно, придется обратиться къ каменному углю не только при отопленіи домовъ, но и фабричныхъ зданій, даже нѣкоторыхъ пароходовъ. Правобережная линія можетъ доставлять уголь и скорѣе, и дешевле, избавляя отъ кризисовъ, которые такъ же тяжело отзываются на населеніи, какъ и хлѣбныя голодовки. Сравнивая данныя о количествѣ привозимаго и вывозимаго топлива въ предѣлахъ Астраханской губерніи, вопросъ о топливѣ представляется крайне важнымъ. Надѣяться устранить его разработкою мѣстныхъ торфяниковъ пока нѣтъ никакихъ основаній.

Рыбное дѣло составляетъ главныя средства существованія не только мѣстнаго рабочаго населенія, но занимаетъ и массу пришлыхъ рукъ: имъ наиболѣе всего кормится осѣдлый народъ и кочевники. Всѣ остальные промыслы передъ нимъ сравнительно ничтожны. Имъ заняты около 200—250,000 человѣкъ на морѣ и на рѣкѣ и въ торговлѣ рыбою, т. е. имъ можно занять не только все рабочее населеніе края, но необходимо еще пришлое населеніе, земледѣліемъ-же занималось 84 т. чел., а необходимо для него только 47½ т. челов. (*Св. ст. матер., касающ. экон. пол. Россіи* 1894 г.). Рыбное дѣло даетъ жизнь и всей торговлѣ какъ въ Астрахани, такъ и въ губерніи. Отъ нея живетъ хлѣбная и соляная торговля, и отъ всѣхъ вмѣстѣ зависитъ цѣна на складочныя помѣщенія для товаровъ, палатки и т. п. Мануфактурная и бакалейная торговля процвѣтаютъ въ года хорошихъ улововъ и хирѣютъ при плохихъ. Посмотрите, какъ все оживаетъ въ года хорошихъ улововъ и мертвѣетъ при плохихъ, и невольно признаете, что рыбное дѣло основное для всего края и города.

Въ транзитѣ Астраханцы заинтересованы также очень сильно послѣ рыбнаго дѣла. Они являются владѣльцами солиднаго числа морскихъ и рѣчныхъ судовъ, составляющихъ громадный капиталъ, владѣніе коими вызываетъ ихъ невольно заниматься и торговлею привозимыми товарами, дабы обезпечить за своими судами безпрерывную работу.

Всѣ остальные интересы имѣютъ передъ этими маловажное значеніе. Оборотъ рыбнаго дѣла составляетъ не менѣе 25 мил. руб., а судовладѣніе и транзитъ не менѣе 20.000,000 р. Земледѣліе не дастъ краю и 3.000,000 р., садоводство и 1.000,000 р., домовладѣніе приноситъ не болѣе 700,000 р. Скотоводство можно считать не болѣе 1—2 м. руб. Остальныя отрасли торговли самостоятельнаго значенія не имѣютъ, а подчиняются вышеупомянутымъ.

Отсюда ясно, въ чемъ наиболѣе заинтересованъ городъ и край и на что именно главнѣе всего должны быть направлены заботы о процвѣтаніи.

Какъ для рыбнаго дѣла, такъ и для транзита несомнѣнно самый удобный путь на Царицынъ. Онъ сложился уже вѣками. Изъ Царицына направляются главные магистральные пути на югъ, западъ и сѣверъ, съ которыми производится торговля изъ Астрахани, и отъ этихъ-то рынковъ лѣвобережный путь отдаляетъ Астрахань на 377 вер. сравнительно съ правобережнымъ, увеличивая не только время пробѣга, но страшно удорожая и расходы перевозки. Востокъ же и сѣверъ мало получаютъ Астраханскихъ товаровъ, а по скотоводству и соли являются продавцомъ-конкурентомъ. Слѣдовательно, направленіе пути къ сѣверо-востоку, съ коимъ у насъ мало сношеній, но ку-

да насъ направляютъ лѣвобережники, не облегчитъ торговыхъ сношеній, оставитъ всю здѣшнюю торговлю и производительность съ прежними неудобствами.

Исходя изъ этихъ соображеній, какъ биржевое купечество, такъ и городскія думы всегда стояли за проведеніе пути по правому берегу р. Волги на Царицынъ. Биржевое купечество и промышленники остаются при прежнемъ своемъ мнѣніи и теперь, одна лишь Астраханская городская дума неблагоразумно, вслѣдствіе недоразумѣнія, отдѣлилась за послѣднее время отъ биржевого купечества и возбудила самостоятельное ходатайство о проведеніи пути изъ Астрахани на Камышинъ по лѣвому берегу р. Волги, для соединенія *съ ничтожною* Камышинскою линіею, избравъ направленіе, *по коему никогда никакого товарнаго движенія изъ Астрахани не было, нынѣ и не будетъ*, ибо никто не отправляетъ товара туда, гдѣ на него нѣтъ покупателей, и сюда не повезетъ такихъ товаровъ, которые производитъ здѣшній край, причемъ перевозка, не представляя никакихъ удобствъ, обойдется едва не втрое дороже.

Нельзя не указать еще на одно крайне важное обстоятельство. Изъ представленныхъ вамъ діаграммъ товарнаго движенія вы изволили видѣть, какая громадная масса движенія въ Астрахань и изъ Астрахани товаровъ, предназначаемыхъ какъ топливо. Лѣса теперь истреблены почти и все болѣе и болѣе истребляются. Дровяное отопленіе становится страшно дорого и вытѣсняется нефтянымъ. Но оно также истощается; вмѣсто 30—50 саженъ теперь уже бурятъ до 200 с; новыя мѣсторожденія нефти оказываются мало обильными, отчего цѣна на нефтяные остатки съ 2—3 коп. повысилась за 2 года до 8½—9 коп., и можно опасаться, что она еще болѣе повысится. Нельзя не думать о томъ, чѣмъ-же отоплять дома въ Астрахани и губерніи, если выростетъ сильно цѣна на дрова и остатокъ? Близость каменноугольныхъ копей юга Россіи можетъ дать тогда дешевое топливо—каменный уголь, коимъ теперь на югѣ отопляются не только города, но и деревни. Отопленіе здѣсь и теперь становится страшно дорого, и въ недалекомъ будущемъ, вѣроятно, придется обратиться къ каменному углю не только при отопленіи домовъ, но и фабричныхъ зданій, даже нѣкоторыхъ пароходовъ. Правобережная линія можетъ доставлять уголь и скорѣе, и дешевле, избавляя отъ кризисовъ, которые такъ же тяжело отзываются на населеніи, какъ и хлѣбныя голодовки. Сравнивая данныя о количествѣ привозимаго и вывозимаго топлива въ предѣлахъ Астраханской губерніи, вопросъ о топливѣ представляется крайне важнымъ. Надѣяться устранить его разработкою мѣстныхъ торфяниковъ пока нѣтъ никакихъ основаній.

Сравнивая стоимость обоихъ путей приблизительно, оказывается, что:

Линія Астрахань-Царицынъ за 382 вер. безъ подвижного состава обойдется въ 8.200,000 р., считая % на капиталъ по $4^1/_2$, ежегодный расходъ составитъ 369 т. р., и опредѣляя расходы по эксплоатаціи по 700 р. на версту, надобно прибавить 267 т. руб. Итого 636,000 р. При 20 милл. пудовъ груза, для покрытія его достаточно брать по 3,18 коп. съ пуда. Но надобно еще принять во вниманіе, что теперь отъ Царицына до Сарепты, гдѣ работы обошлись бы всего дороже, линія уже проведена; слѣдовательно, она будетъ стоить не 8.200,000 р., а менѣе, такъ что и расходъ на постройку надобно уменьшить, причемъ стоимость провоза также нѣсколько сократится.

Линія же Астрахань-Камышинъ 510 вер. обойдется безъ подвижного состава въ 31.000,000 руб., считая по $4^1/_2$% на капиталъ, % составятъ 1.395,000 р., и, опредѣляя расходы по эксплоатаціи также по 700 руб. на версту, надобно прибавить 357 тыс. Итого 1.752,000 р. Допуская невѣроятное предположеніе, что и по этой линіи пойдетъ также 20 мил. пудовъ, провозъ обойдется по 8,76 к. съ пуда, или дороже на 5,18 коп. Это — минимальная разница, которая въ дѣйствительности еще будетъ значительно болѣе, такъ какъ и эксплоатація, и расходы ремонта обойдутся дороже, чѣмъ по правобережной линіи, проходящей по ровной мѣстности, безъ дорогихъ техническихъ сооруженій и дамбъ, весною заливаемыхъ водою на громадномъ протяженіи.

Очевидно, что при такой дорогой стоимости провоза на привлеченіе не только транзитныхъ грузовъ, но и мѣстныхъ, разсчитывать трудно.

Приведенныя цифры слѣдуетъ считать приблизительными, но изъ нихъ, несомнѣнно, видно, что по лѣвобережной линіи фрахтъ будетъ дороже на 5,18 к. съ пуда, причемъ, конечно, нельзя привлечь транзитныхъ грузовъ, которые направятся по болѣе дешевымъ и удобнымъ путямъ, но и для мѣстныхъ товаровъ созданъ будетъ совершенно напрасный налогъ свыше 5 до 15 к. съ пуда, который удорожитъ стоимость товаровъ и повлечетъ или къ сокращенію спроса, или же къ уменьшенію прибылей. Этимъ наносится ударъ двумъ наиболѣе важнымъ мѣстнымъ дѣламъ.

Существующее теперь неудобство, что многіе рыбные товары, вслѣдствіе плохого и дорогого зимняго пути, приготовляются спѣшно ради отправки по рѣкѣ за дешевый фрахтъ, не тогда, когда на нихъ есть требованіе, а когда дешевле ихъ вывести,—останется по прежнему неустраненнымъ. Теперь рынокъ часто переполняется рыбницы

товарами, и цѣны отъ этого падаютъ, производители терпятъ убытки, доходящіе до очень крупныхъ размѣровъ, а въ особенности, когда является хотя бы небольшая нужда въ деньгахъ и приходится сбывать товары за безцѣнокъ спекулянтамъ. Хорошо, если товары сгруппируются въ рукахъ денежныхъ людей, которые выдержатъ цѣну, а если они сосредоточиваются въ рукахъ мелкихъ спекулянтовъ, которые въ разсчетахъ на большіе барыши накупаютъ массы товаровъ и, не имѣя возможности выгодно продать ихъ, отказываются отъ пріема, то цѣны падаютъ до невозможно низкаго уровня. Тогда спекулянты вынуждаютъ продавцовъ соглашаться на всякія условія, лишьбы развязаться съ товаромъ. При настоящихъ условіяхъ рыбной торговли въ Астрахани образовался весьма многочисленный классъ спекулянтовъ. Спекулянты эти, закабаливъ многихъ неразумныхъ рыбопромышленниковъ, поощряютъ ихъ на самыя отчаянныя арендныя цѣны за рыбные промыслы и, затративъ ничтожныя суммы на задатки, высасываютъ изъ своихъ должниковъ всѣ соки, раззоряютъ ихъ, не платясь ничѣмъ сами, возлагаютъ всю горечь расплаты на другихъ кредиторовъ, почему рыбный промыселъ считается однимъ изъ самыхъ невѣрныхъ и рискованныхъ, хотя при правильной постановкѣ онъ, какъ и всякій другой, могъ бы давать вполнѣ постоянный и обезпеченный доходъ.

При желѣзной дорогѣ по правому берегу въ Астрахани образовался бы собственный рынокъ; посредники, мелкіе спекулянты, стали бы ненужны, и самая торговля стала бы на болѣе прочную ногу. Тогда покупатель пріѣхалъ бы на рынокъ самъ, и продавецъ могъ бы выбрать любого изъ покупателей, получивъ при этомъ не вексельную бумагу съ ничего не стоящими подписями, а наличныя деньги, съ коими могъ бы свободнѣе распоряжаться другими своими товарами и дѣломъ.

Транзитная торговля за послѣднее время, видимо, начинаетъ направляться мимо Астрахани на Баку и Петровскъ, вслѣдствіе крайняго неудобства Астраханскаго порта, все болѣе и болѣе мелѣющаго. Море у Астрахани настолько мелѣетъ, что отъ 9 ф. рейда суда перешли на 12 ф., да и послѣдній настолько мелѣетъ, что за нимъ остается только одно названіе 12 ф., на самомъ же дѣлѣ онъ сталъ много мельче, при выгонныхъ же вѣтрахъ глубокосидящія или полно нагруженныя суда уже садятся на песокъ и при волненіи могутъ легко погибнуть вмѣстѣ съ товаромъ. Несомнѣнно, что это составляетъ большой тормазъ для транзитной торговли, который будетъ увеличиваться все болѣе и болѣе. Для наливныхъ грузовъ тормазъ этотъ нѣсколько смягчается тѣмъ, что все болѣе и болѣе развивается флотилія полуторныхъ судовъ, которыя принимаютъ грузы на морѣ.

Но это дорого стоющая флотилія (которая не нужна была бы при морскомъ каналѣ, чтобы морскія и рѣчныя суда могли встрѣчаться и передавать другъ другу свои грузы) и двойная перегрузка товаровъ, безъ сомнѣнія, удорожаютъ сильно стоимость фрахтовъ и дѣлаютъ Астрахань портомъ, опаснымъ для судовъ и товаровъ, съ дорого стоющими накладными расходами. Вслѣдствіе этого транзитные товары будутъ направляться къ другимъ портамъ, менѣе опаснымъ, не требующимъ большихъ накладныхъ расходовъ. Среднеазіатскій хлопокъ и другіе товары теперь уже направляются преимущественно на Петровскъ, кромѣ вышеуказанныхъ причинъ еще и потому, что осенью товары могутъ остаться въ Астрахани до весны изъ-за невозможности вывозить ихъ дешево зимою. Теперь, напр., изъ Баку уже не дадутъ грузовъ, проходящихъ черезъ Астрахань, хотя ихъ набралось бы и очень много. При желѣзной же дорогѣ съ дешевымъ тарифомъ они могли бы избрать направленіе въ Астрахань, изъ которой ихъ можно направить, пока не замерзло, болѣе дешевымъ воднымъ путемъ, что дало бы лишнюю работу пароходамъ, а по закрытіи навигаціи они пошли бы желѣзнодорожнымъ путемъ; при высокихъ же желѣзнодорожныхъ фрахтахъ не будетъ разсчета везти ихъ въ Астрахань. Также разсуждаютъ отправители и другихъ товаровъ. Нѣкогда большая торговля сахаромъ съ Персіей теперь прекратилась въ Астрахани. Несомнѣнно, что правобережный путь съ болѣе дешевымъ фрахтомъ вѣрнѣе привлечетъ транзитные товары, и при немъ устраиваемый морской каналъ будетъ выгоднѣе, такъ какъ при дорогомъ фрахтѣ по дорогѣ на лѣвомъ берегу транзитные товары придутъ въ Астрахань только въ такомъ случаѣ, когда нельзя миновать ея. Крайне необходимый для Астрахани морской каналъ легче можетъ быть построенъ, если желѣзная дорога обойдется Правительству не дорого, и не приведется выпускать на постройку дороги и канала большого многомилліоннаго займа.

Всѣ приведенныя соображенія, несомнѣнно, указываютъ на то, что не только для торговли и промышленности, но и для города съ домовладѣльцами, который живетъ и процвѣтаетъ только съ ростомъ торговли и промышленности, правобережное направленіе самое выгодное. Оно выгоднѣе и для населенія губерніи, которое живетъ и питается преимущественно отъ промысловъ, успѣху коихъ правобережная линія всего болѣе можетъ содѣйствовать. Она, оказавъ содѣйствіе къ подъему производительныхъ силъ праваго берега, на которомъ расположены большія поселенія и скотоводство, пройдетъ ближе къ населеннымъ мѣстностямъ лѣваго берега и окажетъ имъ большую пользу, чѣмъ лѣвобережная, ибо лѣвобережная линія можетъ быть проведена только на далекомъ разстояніи отъ населенныхъ мѣстно-

стей лѣваго берега, по неплодороднымъ степямъ съ солончаковой почвой, и, слѣдовательно, не окажетъ полезнаго вліянія на земледѣльческія мѣстности края. Правобережная же линія, хотя и чрезъ Волгу, будетъ ближе къ нимъ, тѣмъ болѣе, что лѣтомъ они будутъ пользоваться не желѣзной дорогой, а дешевымъ воднымъ путемъ; зимой же правобережный путь имъ будетъ ближе и совершенно доступенъ черезъ Волгу, тѣмъ болѣе, что лѣтомъ все равно населеніе не отправляетъ по желѣзной дорогѣ своихъ произведеній.

Изъ представленныхъ вамъ здѣсь графическихъ данныхъ вы изволили видѣть, что съ жел. дороги на воду сельско-хозяйственные продукты никогда не шли, потому что провозъ гужемъ до пристани на рѣкѣ дешевле и удобнѣе, чѣмъ по жел. дорогѣ. Нѣтъ никакихъ данныхъ, чтобы Астраханскіе земледѣльческіе продукты были въ этомъ случаѣ исключеніемъ. По даннымъ о движеніи товаровъ мы видимъ, что вывоза хлѣбныхъ товаровъ изъ Астраханской губерніи не было, а напротивъ всегда былъ весьма значительный ввозъ. На блестящемъ урожаѣ какого нибудь одного года, случившемся въ десятки лѣтъ не болѣе одного раза, нельзя строить никакихъ экономическихъ разсчетовъ. Говорить о богатой почвѣ Астраханской губерніи можно развѣ только въ смыслѣ ироніи. Представленіе о богатой почвѣ, оцѣниваемой въ продажѣ по 20 р. за десятину, является какъ-то подозрительнымъ. На такихъ богатыхъ почвахъ, на сѣверѣ Россіи, пробовали очень многіе земледѣльческую культуру, въ томъ числѣ и я. Опыты эти хотя и указали, что можно добиться очень хорошихъ результатовъ, но они не окупаютъ ни труда, ни расходовъ, и стоятъ страшно дорого. Тѣ же самые результаты дастъ и Астраханское земледѣліе. Здѣсь еще нужно отыскать подходящую культуру, которая была бы выгодна. Для этого же нужно много времени, и въ краѣ пока не видно подходящихъ людей. Для обычнаго же въ Россіи хлѣбопашества въ Астраханской губерніи земель нѣтъ.

Свободныхъ земель для хлѣбопашества въ губерніи мало, да и тѣ, которыя пашутся, уже выпаханы настолько, что даже въ Царевскомъ уѣздѣ пшеница-бѣлотурка перестаетъ родиться. При полной недостаточности атмосферныхъ осадковъ земледѣліе вообще окупается только въ годы съ дождями, а они бываютъ не часто, почему и урожаи бываютъ сносные только изъ 10 лѣтъ лишь въ 3 или 4 года. Это видно и изъ статистическихъ свѣдѣній, а еще болѣе наглядно доказывается продажными и арендными цѣнами земли. Въ наиболѣе хлѣбородныхъ мѣстностяхъ продажныя цѣны земли не превосходятъ 10—20 рублей за десятину, а аренда 1—4 р. за десятину. Въ послѣднее время 4-рублевыхъ цѣнъ почти не встрѣчалось. Средняя же

аренда не превышаетъ 2 руб. и она составляетъ доходъ только частныхъ землевладѣльцевъ, а крестьяне несутъ на земледѣліи убытокъ, пополняя его заработками на сторонѣ. Въ среднемъ за 10-лѣтіе въ самомъ земледѣльческомъ Царевскомъ уѣздѣ не достаетъ на продовольствіе 11 т. пуд. въ годъ. Насколько недостаточно земледѣліе, видно и изъ того, что въ Николаевской слободѣ, гдѣ собирается хлѣбъ не только изъ Астраханской губерніи, но больше всего изъ Самарской губерніи, закупка не превышаетъ 1.500,000 пуд. въ годъ, упадая иногда до 600 т. пудовъ. На сколько не много въ это число входитъ хлѣба Астраханской губерніи, можно судить потому, что по Царевскому уѣзду за 10-лѣтіе 1883—1892 гг. не достало хлѣба на собственное продовольствіе въ среднемъ 10,513 пудовъ ежегодно (Временникъ центр. статист. комитета № 31). По статистическимъ матеріаламъ, изд. комитета министр въ 1894 г., въ Астраханской губер. для обработки наибольшей площади посѣвовъ необходимое количество взрослаго мужскаго населенія превышаетъ на 33,698 человѣкъ, а въ Царевскомъ уѣздѣ на 5,134 человѣка. Все свидѣтельствуетъ не только о ничтожности земледѣльческаго промысла, но также и о томъ, что на развитіе его надѣяться болѣе чѣмъ ошибочно, и сдавливать промысла, дающіе главный хлѣбъ населенію, не только не разумно, но и преступно. Если здѣсь по недостатку влаги не растетъ лѣсъ, подъ который обыкновенно отводятъ въ другихъ мѣстахъ только земли, негодныя ни для какой культуры, то можно-ли серьезно толковать о развитіи земледѣлія. Существующія высокія цѣны на рабочія руки ясно указываютъ на невыгодность земледѣльческаго промысла для населенія, которому другіе промыслы даютъ большій заработокъ, съ упадкомъ коихъ населеніе должно будетъ остаться безъ пропитанія.

Для разсчетовъ о положеніи земледѣлія въ Астраханской губерніи никоимъ образомъ нельзя брать цифры одного какого либо года. Съ большимъ правомъ можно взять цифры послѣдняго 1897 г., когда почти не родилось, чѣмъ цифры 1896 г. съ порядочнымъ урожаемъ. Урожаи обоихъ годовъ не дадутъ вѣрнаго представленія о земледѣліи. Правильнѣе всего будетъ взять среднія цифры за десятилѣтіе.

Вся посѣянная площадь въ 1891 г. составляла:

Енотаевскаго уѣзда	43,000 дес.	Астраханскаго уѣзда	3,000 дес.
Черноярскаго »	59,000 »	Красноярскаго »	—
		Царевскаго »	221,000 »
	102,000		224,000

Въ среднемъ за 10 лѣтъ 1883—1892 гг. собиралось и не доставало хлѣба въ пудахъ:

	собирал.	не дост.		собирал.	не дост.
Енотаевскій	390,000	630,000	Астрах.	12,000	1.813,000
Черноярскій	1.030,000	295,000	Краснояр.	—	603,000
			Царевск.	2.884,000	11,000
	1.420,000	925,000		2.896,000	2.427,000

Слѣдовательно, о вывозѣ не можетъ быть и рѣчи ни изъ одного изъ уѣздовъ.

Понятно, что при среднемъ урожаѣ въ 30 пудовъ съ десятины, высокихъ цѣнахъ на рабочія руки, населеніе предпочитаетъ заниматься другими промыслами, а земледѣліе при непостоянствѣ урожаевъ, является не только не выгоднымъ для сбыта на сторону, но убыточнымъ и для собственнаго потребленія.

Желѣзная же дорога не увеличиваетъ урожайность хлѣба, а скорѣе понижаетъ ее, отвлекая народонаселеніе къ занятію работами на линію.

Разсчитывать же на то, что кочевое населеніе обратится къ земледѣльческому промыслу, болѣе чѣмъ сомнительно. Для занятія имъ нуженъ даже и крестьянину довольно дорого стоящій инвентарь, который на первый взглядъ кажется, что ничего не стоитъ. Но если заводить его вновь, то онъ обходится очень дорого. Затѣмъ, чтобы заниматься земледѣліемъ, нужно изучить его, мало того, надо имѣть силу воли, чтобы всякую работу выполнить во-время и сообразно съ требованіями культуры того или другого растенія. Нужно умѣть выбрать сѣмена. Промедленіе въ работѣ на одинъ день, въ особенности при здѣшнихъ условіяхъ, гдѣ необходимая для растеній влага выпадаетъ рѣдко, въ очень ничтожныхъ количествахъ,—можетъ повести къ полному неурожаю. Если осѣдлое населеніе, уже болѣе привычное къ земледѣльческому труду, не съумѣло и до сего времени приспособиться къ условіямъ климата, то неужели это легче будетъ для дикаго кочевого населенія? Гдѣ оно возьметъ средства на обзаведеніе инвентаремъ, когда не имѣетъ ихъ на закупку хлѣба для своего пропитанія? Для нихъ мускульный трудъ наиболѣе доступный, а этому-то именно труду и хотятъ положить ограниченіе, лишая возможности мѣстную промышленность (черезъ ходатайство за лѣвобережную линію съ дорогою провозною платою) идти къ болѣе широкому развитію. По этому ходатайство управленія киргизскою ордою о лѣвобережной линіи имѣетъ очень небольшое значеніе; съ такимъ-же основаніемъ калмыцкая орда могла-бы ходатайствовать о правобережномъ направленіи. Но дѣло въ томъ, что Астрахань представляетъ, кажется, первый

примѣръ въ мірѣ, что кочевники выступаютъ съ ходатайствомъ за путь, устраиваемый только для цивилизованныхъ обитателей. Подобныя ходатайства скорѣе всего могутъ компрометировать дѣло, чѣмъ помогать успѣху его.

Скотоводство. Если земля такова, что не производитъ хлѣба въ достаточномъ количествѣ для продовольствія людей, и покупной хлѣбъ обходится дешевле, чѣмъ производимый собственнымъ трудомъ, то понятно, что скотоводство является еще болѣе невыгоднымъ и возможнымъ только для кочевниковъ съ громадными пастбищами и крайне ограниченными потребностями. Насколько скотоводство въ Россіи невыгодно вообще, можно судить потому, что Австралія, производящая болѣе нашего дешевый хлѣбъ, поставляетъ сало въ Казань дешевле, чѣмъ стоитъ оно въ Россіи. Понятно, что губерніи болѣе культурныя, съ болѣе дешевыми и постоянными кормами, поставятъ болѣе дешевый скотъ. Здѣсь же скотоводство падаетъ отъ того, что луга все болѣе и болѣе портятся, а объ улучшеніи ихъ не заботятся, скотъ содержатъ въ невозможномъ состояніи. Дорога этому не поможетъ. Если скотъ будетъ содержаться такъ же плохо, какъ и теперь, то онъ все равно будетъ падать, даже при 10 дорогахъ. Для скотоводства важнѣе устраненіе падежей скота, а не дорога.

Но если допустить, что дорога нужна для скотоводства, то такъ какъ оно для населенія Черноярскаго и Енотаевскаго уѣздовъ служитъ главнымъ источникомъ дохода, — поэтому для скотоводства важнѣе дорога по правому берегу. У крестьянъ Царевскаго уѣзда оно служитъ только подспорьемъ. По правому-же берегу довольно значительное скотоводство у калмыковъ, не много уступающее киргизскому.

Садоводство. Садоводство здѣсь находится въ невозможно-плохомъ состояніи; достаточно посмотрѣть на любой садъ и на плоды, поступающіе на рынокъ. Для улучшенія его нужны знанія, а знанія дастъ не дорога, а школа. Пароходство теперь очень удобно перевозитъ плоды и овощи; если для садоводства что и нужно, такъ это ускорить доставку. Поэтому для него важнѣе та дорога, по которой скорѣе всего и дешевле доставятъ фрукты, особенно свѣжіе. По правой сторонѣ, уже въ силу болѣе ровной мѣстности, дорога можетъ провезти ихъ несравненно скорѣе. Затѣмъ по правому берегу не надобно перегружать ихъ, терять время на переправу съ одного берега на другой. Для свѣжихъ фруктовъ скорость доставки очень важна.

Добычею *соли* занято только около 2000 человѣкъ. Съ Астраханскою солью конкурируютъ: Донская, Пермская и Илецкая. Въ районъ ихъ потребленія все равно Астраханскую соль не пустятъ. Здѣсь для удешевленія соли болѣе всего необходимъ дешевый тарифъ, лѣвобережная линія не обѣщаетъ и не можетъ дать дешеваго тарифа, въ

особенности на короткія разстоянія, черезъ которыя только и пойдетъ соль. Баскунчакская соль идетъ мало потому, что тарифъ на перевозку ея назначенъ очень высокій; если понизятъ его, то соль пойдетъ на Волгу свободнѣе и дастъ большую работу пароходству, также удешевитъ ея стоимость, что имѣетъ не малое значеніе для народнаго хозяйства. Установленіе-же конкуренціи Баскунчакской соли съ Элтонскою только отразится вредно на интересахъ Астраханскихъ капиталистовъ, которые крупно заинтересованы въ добычѣ Баскунчакской соли. Для Баскунчакской соли во Владиміровкѣ имѣется болѣе благоустроенная пристань, чѣмъ Астраханскія, нужно только поддерживать ее и своевременно углубить и произвести небольшія работы, чтобы пристань не засыпалась песками. Безъ поддержки-же въ порядкѣ она, какъ и всякая другая, можетъ придти въ полную негодность, какъ, напр., пришелъ въ негодность Таганрогскій портъ, одинъ изъ лучшихъ портовъ въ Россіи. Сваливая въ него балластъ десятками лѣтъ, этотъ давній портъ довели до того, что въ него не могутъ уже входить суда, вслѣдствіе чего прежде богатый городъ Таганрогъ опустѣлъ и сдѣлался ничтожнымъ. Во всякомъ случаѣ во Владиміровкѣ уже есть пристань и довольно благоустроенная, а на лѣвомъ берегу, въ Камышинѣ, нѣтъ, и желѣзная дорога не обязуется устраивать ее. Неустроенная-же пристань не даетъ и тѣхъ удобствъ, какія имѣются во Владиміровской, все таки болѣе или менѣе благоустроенной.

Пароходство также совершенно напрасно опасается, что съ проведеніемъ дороги его положеніе ухудшится. Оно скорѣе улучшится привлеченіемъ новыхъ грузовъ, направляемыхъ теперь на Петровскъ. Черезъ Астрахань выгоднѣе будетъ направлять грузы, чѣмъ черезъ Петровскъ, ибо путь отъ Астрахани до Москвы короче на 600 вер., —такъ что есть полное основаніе надѣяться на привлеченіе грузовъ къ Астрахани.

Со времени постройки дорогъ пароходчики должны-бы убѣдиться, что то, что отнимаетъ у нихъ желѣзная дорога, она съ громадною лихвою возвращаетъ имъ привлеченіемъ новыхъ грузовъ. Сколько-бы ни взяли съ Волги грузовъ желѣзныя дороги, но привлекутъ еще болѣе, такъ что, не смотря на увеличивающееся число пароходовъ, имъ всѣмъ работы болѣе чѣмъ достаточно. Поэтому пароходчики должны хлопотать о той дорогѣ, которая больше повезетъ, такъ какъ она имъ дастъ больше грузовъ. А несомнѣнно, что больше всего пойдетъ грузовъ по правому берегу.

Усматривая несостоятельность своихъ доводовъ, агитаторы за лѣвобережное направленіе выискиваютъ доводы въ защиту своей агитаціи болѣе чѣмъ курьезные, прямо поражающіе своей нелогичностью. Записка думской депутаціи, отправившейся на-дняхъ въ С.-Петер-

бургъ, полагаетъ, что лѣвобережная линія явится защитнымъ барьеромъ противъ движенія сыпучихъ песковъ. Сама по себѣ дорога этого сдѣлать не можетъ, а чтобы сдѣлали это частные люди, надо доказать, что облѣсеніе нашихъ степей будетъ выгодно. Почвы въ средней Россіи съ болѣе лучшими условіями просто запускаются, хотя тамъ и дешевле и выгоднѣе было бы облѣсить искусственно. Въ южной Россіи пески также движутся, какъ и здѣсь, засыпая селенія, и, несмотря на болѣе густое населеніе и лучшія климатическія условія, облѣсеніе трудно распространяется. Оно слишкомъ дорого, и если-бы пески дали въ подарокъ кому нибудь изъ богатыхъ лѣвобережниковъ, то онъ отказался-бы отъ чести культивировать ихъ и при дорогѣ, и безъ дороги. Одинъ изъ нихъ г. А. З., высчитывая, что казна на лѣвомъ берегу получаетъ дохода съ земель 317,000 р., да съ Баскунчакскаго озера 120,000 р., полагаетъ, что доходъ этотъ не увеличится при правобережной линіи, а при лѣвобережной выростетъ, но до какихъ размѣровъ, не опредѣляетъ даже приблизительно.

Подумаешь, какая удивительная заботливость объ интересахъ казны! Казнѣ выгоднѣе выпустить 31—36 милл. рублей на лѣвый берегъ вмѣсто 6—8 милл. на правый изъ за того, чтобы ея доходы возросли на 10, самое наибольшее 20% съ оброчныхъ статей, дающихъ доходъ въ 317,000 руб. Но при этомъ забываютъ о стѣсненіи рыболовства, которое даетъ казнѣ въ пять разъ болѣе дохода. Г-ну А. З. не мѣшало-бы знать, что теперь гужевой провозъ до Волги изъ самыхъ отдаленныхъ земледѣльческихъ селеній обходится не свыше 6 к. съ пуда и что лѣвобережная линія также обходитъ земледѣльческія селенія, слѣдовательно, мало повліяетъ на увеличеніе доходности казенныхъ земель. При этомъ онъ забываетъ о вліяніи правобережной линіи на рыбныя оброчныя статьи, дающія теперь дохода до 2.000,000 руб. Поднять-же доходность съ Баскунчака казна можетъ и теперь, понизивъ лишь тарифъ на перевозку по Баскунчакской линіи, но не желаетъ этого, какъ по бездоходности линіи, такъ и для того, чтобы не дать преимуществъ Баскунчакской соли въ конкуренціи съ солью изъ другихъ мѣстъ.

Изъ всего вышеизложеннаго слѣдуетъ, что чьи интересы ни возьмите: интересы-ли населенія, края и города, а также и казны, всего важнѣе дорога по правому берегу, а для торговли уже и подавно. Какъ вы изволили видѣть, она изъ Астрахани направляется по линіи Царицынъ, Калачъ, Ростовъ, Екатеринославль, Житоміръ и на Балканскій полуостровъ и Пруссію, но лишь меньшая часть въ Москву и С.-Петербургъ, съ коими хотя и болѣе короткая линія Астрахань-Камышинъ не представляетъ тѣхъ удобствъ, какъ линія Астрахань-Царицынъ на 377 верстъ короче отъ главныхъ рынковъ, съ коими она

торгуетъ. Торговля всего выгоднѣе и шире производится съ наиболѣе богатыми мѣстностями; такъ она установилась и въ Астрахани. На Царицынъ несравненно удобнѣе, скорѣе, ближе и дешевле направлять всѣ товары. Теперь всѣ торговыя сношенія установились черезъ Царицынъ: не смотря на всѣ хлопоты и заманчивыя предложенія Камышинской дороги, изъ Царицына никто изъ рыбныхъ торговцевъ не перешелъ въ Камышинъ. Нефтяной и керосиновый рынки также прочно установились въ Царицынѣ, гдѣ имѣются склады на 25 милл. пудовъ и зимуетъ до 30 груженыхъ баржей, что составитъ еще 3 милл. пудовъ. Въ Камышинѣ нефтяныхъ товаровъ скопляется всего 1 милл. пудовъ. Понятно, что съ устройствомъ лѣвобережнаго пути, дорогого и отдаленнаго отъ мѣстностей, съ коими производится торговля товарами, проходящими черезъ Астрахань, товары также не пойдутъ на Камышинъ, ибо отправлять ихъ болѣе далекимъ путемъ, за дорогую плату, съ перегрузкою черезъ Волгу невыгодно и неудобно. Слѣдовательно, если путь Астрахань-Царицынъ, имѣющій для Астрахани наибольшее значеніе, останется долго не выполненнымъ, то это лишитъ ее крайне важнаго для нея пути, связывающаго со всѣми потребительными пунктами удобно и дешево.

Если же этой связи долго не будетъ установлено, то понятно, что торговля изберетъ другіе, болѣе удобные пути, и Астрахань останется не большимъ центромъ въ пустынной мѣстности безъ надежды на дальнѣйшее развитіе.

Разсчитывать-же на торговлю съ какими-то новыми рынками въ Сибири и степномъ Оренбургскомъ краѣ кажется болѣе чѣмъ фантастично. Эти рынки скорѣе всего явятся конкурентомъ Астраханской торговлѣ, а навязывать себѣ новыхъ конкурентовъ болѣе чѣмъ странно.

Нѣтъ никакого сомнѣнія, что всѣ преимущества правобережнаго пути отлично сознаются противниками его; если же они и ратуютъ противъ него, то только въ виду опасенія не за городъ, который лишь выиграетъ, а ради неправильно сознаваемыхъ своихъ собственныхъ интересовъ; такъ, одни боятся, что безъ спекулянтовъ некому будетъ продавать рыбу, хотя вмѣсто одного спекулянта явится десять покупателей не съ векселями, а съ наличными деньгами, а нѣкоторые домовладѣльцы опасаются, что если городъ выростетъ, то для постройки домовъ и складовъ явятся новые предприниматели съ большими капиталами, построятъ новые дома-дворцы, выстроятъ роскошные магазины и склады для товаровъ, предложатъ ихъ по умѣренной цѣнѣ, причемъ, понятно, теперешніе разваливающіеся и неудобные дома и допотопныя палатки, которыя часто не годятся не только для склада товаровъ, но и дровъ, надо будетъ или перестроить, или же отказаться отъ сдачи ихъ и потерять теперешніе доходы, составляющіе

отъ 50 до 100 проц. стоимости имуществъ. Совершенно вѣрно, что съ оживленіемъ торговой дѣятельности и выростаніемъ города нельзя будетъ оставлять дома и склады въ полуразрушенномъ состояніи; отъ большого торговаго предпріятія будутъ другія требованія, и для удовлетворенія ихъ найдутся солидные капиталы, съ разсчетомъ на умѣренный процентъ. Если они не найдутся въ городѣ, то при удобномъ пути они придутъ и со стороны; пока же нѣтъ дороги удобной и дешевой, то естественно, что капиталисты какъ бы и не подозрѣваютъ существованія Астрахани, все спитъ спокойно, городъ остается въ грязи и во мракѣ. Мелкіе рыбные спекулянты въ нѣкоторыхъ мѣстахъ до того загрязняютъ городъ при очисткѣ и приготовленіи рыбы, что такой грязи не найдется на самыхъ неблагоустроенныхъ промыслахъ. Но болѣе развитое биржевое купечество, не желая мучиться съ этимъ, хлопочетъ о правобережной линіи, а менѣе развитое и маленькая часть домовладѣльцевъ стоятъ за лѣвобережное, которое не подниметъ экономическаго благосостоянія города и края и оставитъ городъ въ прежнемъ полуазіатскомъ положеніи. Сомнительно, однако, чтобы ради этого стоило бросать совершенно напрасно 30 милліоновъ.

Нельзя не указать еще на одно обстоятельство, имѣющее очень большое значеніе въ этомъ дѣлѣ, но опускаемое изъ виду. Главною цѣлью об-ва Рязанско-Уральской дороги является перенесеніе товарнаго движенія Поволжья въ районъ своихъ собственныхъ сѣтей. Если его цѣли удадутся, то на Астрахани отразится это крайне вредно. Слѣдовательно, эта дорога является торговымъ конкурентомъ Астрахани, а отдача важнаго пути въ руки конкурента не можетъ быть желательною, въ особенности такого конкурента, который не стѣсняется въ своихъ дѣйствіяхъ ни правилами, ни уставами, какъ это хорошо извѣстно всему Поволжью. Оно и теперь для достиженія своихъ цѣлей устроило громадное Восточное общество, прихвативъ въ аренду пароходное общество по Волгѣ, и чтобы еще ловчѣе зацѣплять клiентовъ, связало ихъ съ безусловно зависимымъ отъ него торгово-промышленнымъ банкомъ. Естественно, что всѣ эти учрежденія будутъ тянуть не за Астрахань, а отъ нея. Что же тогда останется отъ Астраханской торговли, и теперь много потерявшей? Уже одно это соображеніе должно бы убѣдить, что хлопоты за Камышинскую линію не полезны, а вредны, но таково своекорыстное ослѣпленіе, которое никакихъ доводовъ не хочетъ знать.

До 1894—1895 г. въ Астрахани не было и рѣчи о лѣвобережной линіи. Только съ этого времени, когда об-во Ряз.-Уральской дороги, убѣдившись въ бездоходности своихъ заволжскихъ линій, обратило вниманіе на Астрахань, чтобы взять изъ нея наскольк-

ко возможно товарное движеніе для поднятія доходности своихъ бездоходныхъ линій, а скорѣе всего, чтобы воспользоваться строительной разницею,—начало усиленно пропагандировать устройство пути по лѣвому берегу Волги. Путь этотъ, представляя громадныя техническія затрудненія для постройки, такъ какъ его приведется вести черезъ семь судоходныхъ рѣкъ по мѣстности, заливаемой сплошь весеннею водою, а далѣе по безплоднымъ солончаковымъ степямъ, вмѣстѣ съ тѣмъ не можетъ быть полезенъ для города и края, такъ какъ не облегчитъ торговыхъ сношеній и направитъ ихъ въ такія мѣстности, съ коими торговыя сношенія слишкомъ ничтожны, не привлечетъ транзитныхъ грузовъ вслѣдствіе дороговизны и удлиненія провоза ихъ; вслѣдствіе этой же причины не создастъ въ Астрахани рынка для товаровъ и не избавитъ торговлю отъ спекулянтовъ. Эти послѣдніе въ своихъ видахъ усиленно пропагандируютъ лѣвобережное направленіе. Не имѣя никакихъ основательныхъ доводовъ за это направленіе, они запугиваютъ Астраханскихъ домовладѣльцевъ, увѣряя, что если дорога пойдетъ по правой сторонѣ, то она окажетъ такое сильное вліяніе на торговлю и дастъ ей такія удобства, что товарное движеніе перейдетъ на правый берегъ, и отъ того, что если оно сосредоточится на правомъ берегу, то и самъ городъ перейдетъ на правый берегъ. Лучшаго доказательства въ пользу полезности правобережнаго направленія, какъ этотъ доводъ, даже и придумать нельзя. Онъ доказываетъ только, что правому берегу дѣйствительно предвидится большое торговое движеніе, которое оживитъ Астрахань. Запугиванія домовладѣльцевъ переходомъ города на правый берегъ, не имѣя за собою никакихъ практическихъ основаній и примѣровъ въ исторіи желѣзнодорожнаго дѣла, дѣлаются съ цѣлью заставить городъ ходатайствовать за свое направленіе. Несомнѣнно, что только небольшая часть домовладѣльцевъ и вѣритъ въ возможность перехода города на другую сторону. Такого примѣра нѣтъ ни въ Россіи, ни въ Западной Европѣ, ни въ Америкѣ. Не перешелъ Нью-Іоркъ съ острова, хотя тамъ всѣ вокзалы построены черезъ рѣку отъ торговой части города. Я много ѣздилъ по Россіи и не видалъ ни одного города, въ которомъ были бы хорошія постройки у вокзала. Что же это Астрахань за особенный городъ! Если и есть въ немъ особенности, то только развѣ въ томъ, что онъ не можетъ набрать даже въ свои представители по важнымъ экономическимъ вопросамъ грамотныхъ людей. Но такая особенность должна заставлять очень сомнительно относиться къ ходатайствамъ города. Въ исторіи кажется это первый и единственный примѣръ, что предлагаютъ ходатайствовать за дорогу, по коей менѣе будутъ возить, и которая однако обойдется дороже на 28 милл., которые должно затратить только изъ-за

напраснаго опасенія перехода города, неосновательнаго уже потому, что они не могутъ указать ни одного примѣра, чтобы какой нибудь городъ перешелъ куда нибудь, запустѣлъ отъ проведенія черезъ рѣку отъ города дороги, притомъ дороги, по которой предвидится усиленное торговое движеніе, такъ какъ если такового не ожидать, то опасенія за переходъ города были бы еще болѣе неразумными. Но понятно, что гдѣ замѣшаны интересы, такъ уже не до логики.

Резюмируя вышеизложенныя соображенія, нельзя не указать на слѣдующія преимущества правобережнаго пути изъ Астрахани:

1) Онъ соединяетъ Астрахань путемъ, по коему издавна шло крупное торговое движеніе. Ломать и направлять новые пути, которые еще неизвѣстно что дадутъ, крайне опасно, такъ какъ ломка можетъ грозить раззореніемъ установившихся торговыхъ сношеній; раззоривъ ихъ, городъ и край только многое потеряютъ, но ничего не выиграютъ.

2) Онъ можетъ внести больше оживленія въ мѣстную производительность края, такъ какъ и черезъ Волгу можетъ оказать лучшее вліяніе на населенныя мѣстности, сосредоточивающіяся болѣе всего по берегу Волги.

3) Городъ и край ближе соединятся съ богатѣйшими мѣстностями юго-запада, съ коими даже при неудобныхъ путяхъ происходятъ уже самыя оживленныя торговыя сношенія; съ сѣверомъ точно также онъ соединенъ будетъ удобнѣйшимъ путемъ, безъ перевалокъ и перегрузокъ, которыя всегда крайне затрудняютъ движеніе товаровъ.

4) Городъ соединится съ магистральными желѣзными путями, по коимъ совершается громадное передвиженіе товаровъ, а не съ какимъ то третьестепеннымъ путемъ, по коему никакого товарнаго движенія почти нѣтъ, и на который, не смотря на всѣ старанія Рязанской дороги, никого не удалось привлечь.

5) Провозъ товаровъ обойдется дешевле, спекулянты посредники устранятся, слѣдовательно, и товары могутъ продаваться съ большею выгодою для потребителя и продавца.

6) Онъ привлечетъ массу транзитныхъ грузовъ изъ Персіи, Средней Азіи, Кавказа.

7) Вслѣдствіе дешевой стоимости сооруженія дороги по болѣе ровной мѣстности пробѣгъ товаровъ можетъ совершаться значительно скорѣе.

8) Переправа товаровъ черезъ рѣку будетъ здѣсь же, въ Астрахани, а не за 500—600 верстъ, слѣдовательно, паромъ будетъ въ самомъ городѣ подъ его контролемъ и въ его распоряженіи.

9) Переправа черезъ рѣку въ Астрахани не представляетъ никакихъ неудобствъ, такъ какъ ледохода не бываетъ и теперь сообще-

ніе зимой и весной прерывается всего лишь на одинъ день, тогда какъ по лѣвому берегу въ Камышинѣ переправа прерывается по цѣлымъ недѣлямъ, а въ самой Астрахани во время половодья путь будетъ подъ водой по цѣлымъ мѣсяцамъ и можно опасаться, что во всѣ эти мѣсяцы движеніе будетъ прекращаться.

10) Благодаря удобствамъ, представляемымъ двумя путями, Астрахань станетъ рынкомъ для рыбныхъ товаровъ (торговля нефтяными товарами въ Астрахани также можетъ развиться), которые теперь по неимѣнію дороги находятся въ Царицынѣ, вслѣдствіе чего рыбопромышленники и нефтяники несутъ большой напрасный расходъ на наемъ лишнихъ складовъ и содержаніе приказчиковъ. Они будутъ избавлены отъ необходимости спѣшить отправкою товаровъ не вовремя, переполнять ими рынокъ и сбывать по какой-бы то ни было цѣнѣ, лишь-бы сбыть ихъ.

11) Рыбные товары будутъ отправляться въ такое время года, когда они менѣе подвергаются порчѣ, потребитель будетъ имѣть не гнилой товаръ, хорошо приготовленный, отчего и цѣнность товара возрастетъ, да и здоровье потребителя не станетъ подвергаться такой опасности, какъ теперь.

12) Съ устройствомъ удобной дороги явится возможность для развитія фабричной промышленности въ краѣ, ибо тогда можно устроить механическіе заводы, въ коихъ теперь морское и рѣчное пароходство ощущаетъ крайнюю нужду, не имѣя возможности не только построить, но сколько нибудь отремонтировать самыя суда. Плохой же ремонтъ часто только портитъ суда и грозитъ опасностью для самихъ судовъ и для работающихъ на нихъ людей.

13) Путь можно выстроить легко, скоро и дешево, тѣмъ болѣе, что часть его, при томъ же самая дорогая, уже построена,—слѣдовательно, остальныя затраты окажутся менѣе проектированныхъ ранѣе; впослѣдствіи не приведется затрачивать крупныхъ суммъ на его ремонтъ

14) Всего вѣроятнѣе возможность соединенія его новымъ путемъ съ Кавказомъ отъ Петровска или Ростовомъ, такъ какъ эти пути ближе, короче и дешевле стоятъ, и для края полезнѣе, чѣмъ фантастическіе пути, проектируемые Ряз.-Уральск. дорогой, напримѣръ, на соединеніе съ Сибирскою жел. дорогою или Красноводскомъ, которые, стоя крайне дорого, могутъ вполнѣ замѣниться водяными путями.

Лѣвобережный путь, требуя громадныхъ затратъ на сооруженіе и затѣмъ на ежегодные ремонты, заставляетъ сомнѣваться въ осуществленіи его въ томъ видѣ, въ какомъ могло-бы по нему совершаться удобно товарное движеніе. Насколько велики техническія затрудненія для сооруженія его, можно судить по тому, что лѣвымъ бе-

регомъ оказалось невозможнымъ провести телеграфную линію. Онъ, удорожая провозъ товаровъ болѣе чѣмъ на 5 к. съ пуда и проходя по пустыннымъ мѣстностямъ, вдали отъ поселеній, не оживитъ мѣстную производительность края. Мѣстной торговлѣ и промышленности онъ послужитъ весьма мало, такъ какъ имѣетъ направленіе въ пункты, съ коими у Астрахани очень мало торговыхъ интересовъ и съ коими до сего времени сношенія были слабы.

Совершенно напрасныя громадныя затраты на этотъ путь полезнѣе всего, съ устройствомъ правобережнаго пути, обратить на устройство морского канала, въ коемъ является настоятельная нужда не только для Астрахани, но и для всей Волги, и также на устройство въ Астрахани пристаней, находящихся въ очень неудобномъ состояніи. Эти затраты дѣйствительно могутъ принести большую пользу краю, Астрахани и всему Поволжью.

Оцѣнивая то и другое направленіе съ точки зрѣнія величины капиталовъ у лицъ, высказывающихся за то и другое направленіе, нельзя не придти къ заключенію, что *за правобережную линію стоятъ крупные капиталисты съ большими товарными оборотами*, при коихъ уже нельзя станетъ наживать громадныхъ процентовъ на вложенные капиталы, для коихъ не только уже $^1/_2$—1 коп., но и доли въ $^1/_{32}$ коп. на пудъ представляются весьма значительными величинами, дающими убытки или барышъ въ сотни тысячъ, почему для нихъ каждый расходъ въ лишнихъ 5 коп. не только большая величина, но просто громадная. Имъ нужна жел. дорога немедленно, такъ какъ ихъ дѣло задыхается отъ неимѣнія пути. Въ теченіе 5 лѣтъ они просятъ правобережную, какъ болѣе дешевую, съ дешевымъ фрахтомъ, безъ перевалокъ и перегрузокъ, могущую построиться скоро. Лѣвая-же не даетъ имъ такихъ выгодъ и удобствъ.

За лѣвую стоятъ мелочные торговцы и люди, наживающіе на вложенные маленькіе капиталы громадные проценты. Для нихъ дешевизна и скорость провоза, по сравненію съ ихъ барышами, имѣютъ ничтожное значеніе, поэтому имъ непонятно, какъ это фрахтъ на нѣсколько лишнихъ копѣекъ въ пудѣ можетъ составить въ дѣлѣ громадное значеніе. Имъ не ясно, еще для чего и кому нужны дороги. Потому-то они и отвѣчаютъ такъ смѣло: «если не дадутъ желательной намъ дороги, то и вовсе не надо ея». Но это-же не мнѣніе, а насмѣшка надъ здравымъ смысломъ, которая нисколько не можетъ быть принята даже къ свѣдѣнію, но должна быть занесена въ лѣтописи на память, что и въ концѣ XIX столѣтія въ Астрахани были еще люди, отрицавшіе пользу жел. дорогъ, и эти люди не только не служили предметомъ удивленія, но стоятъ во главѣ излюбленныхъ Астраханскихъ людей.

Для мелочнаго торговца самая лучшая дорога наиболѣе дорогая и менѣе удобная, а еще лучше, если ея совсѣмъ не будетъ, такъ какъ не будетъ рядомъ развитого конкурента, который убьетъ допотопную торговлю; но мнѣнія такихъ людей въ важныхъ вопросахъ народнаго хозяйства не имѣютъ никакого значенія. Только мелочной торговецъ и можетъ сказать: «гдѣ купецъ, тамъ и товаръ». Крупная же торговля требуетъ, чтобы тамъ, гдѣ помѣщается товаръ, никого не было, кромѣ товара. Жилье представляетъ для товара большую опасность, поэтому массы товаровъ и сосредоточиваютъ отдѣльно отъ жилья купца. Теперешній новый купецъ не только не живетъ тамъ, гдѣ находится его товаръ, но въ большинствѣ случаевъ и не видитъ своихъ товаровъ. Онъ знаетъ ихъ или по пробѣ, или по образцу. По пробамъ и образцамъ онъ покупаетъ и продаетъ. Вотъ для этихъ-то дѣлъ и капиталовъ и нужны желѣзныя дороги,—они именно, а не мелочная торговля, даютъ оживленіе краю. Для нихъ нужна правобережная линія, а для мелочной торговли, конечно—какъ наименьшее зло—лѣвобережная, а еще лучше—никакой. Они такъ и говорятъ: «если не дадутъ лѣвобережной, то лучше не надо никакой». Но несомнѣнно, что мнѣніе мелочной торговли теперь уже не можетъ служить основаніемъ для рѣшенія важныхъ экономическихъ вопросовъ. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 26, 28 и 29 октября №№ 2569, 2571 и 2572.— «Астрах. Листокъ» 1897 г. 26, 28 и 29 октября №№ 259, 261 и 262).

Ѳ. С. Малышевъ.

CXLIV.

Отчеты „Астрах. Листка“ и „Астрах. Вѣстника“ объ общемъ собраніи 23 октября 1897 г. Петровскаго Общества изслѣдователей Астраханскаго края.

Докладъ Ѳ. С. Малышева о проведеніи желѣзной дороги въ Астрахань, видимо, сильно заинтересовалъ и нашу публику, которая въ большомъ количествѣ сошлась на собраніе Петровскаго Об-ва 23 октября. Собраніе это представляло небывалое зрѣлище: большой залъ реальнаго училища былъ почти наполненъ посѣтителями, съ живымъ интересомъ и съ напряженнымъ вниманіемъ слѣдившими и за чтеніемъ обширнаго доклада, и за возникшими затѣмъ между «лѣво» и «правобережниками» преніями.

Присутствовали также г. Губернаторъ и нѣсколько дамъ.

Вопросъ о желѣзной дорогѣ, очевидно, настолько назрѣлъ у насъ, потребность въ ней такъ ощутительна и отсутствіе ея такъ невыгодно отражается на интересахъ всѣхъ классовъ нашего общества, независимо отъ ихъ общественнаго и матеріальнаго положенія, что,—будучи вновь вызванъ къ жизни,—вопросъ этотъ естественнымъ образомъ сталъ самою жгучею злобою дня, волнующею умы всѣхъ нашихъ обывателей и отодвигающею на задній планъ всѣ прочіе житейскіе вопросы.

Предсѣдательствовалъ на собраніи В. Н. Виноградскій, который, открывъ собраніе, разъяснилъ аудиторіи важность предстоящаго обсужденія вопроса и. предложилъ всѣмъ желающимъ, по выслушаніи доклада, высказать свое мнѣніе, дополнить докладъ, а также представить доводы въ пользу противоположнаго, т. е. лѣвобережнаго направленія дороги.

Прежде чѣмъ приступить къ изложенію доклада, г. Малышевъ подробно ознакомилъ слушателей съ картограммами движенія производимыхъ Астраханью и проходящихъ чрезъ нее товаровъ какъ рыбныхъ, такъ и транзитныхъ. Изъ нихъ видно, что товары, направляемые изъ Астрахани, въ значительной части идутъ на Царицынъ, откуда наибольшая часть ихъ направляется на юго-западъ и только незначительная—на сѣверъ до Москвы и Петербурга.

Затѣмъ г. Малышевъ приступилъ къ чтенію своего доклада. Докладъ этотъ печатается цѣликомъ въ нашей газетѣ и потому, не касаясь его, замѣтимъ лишь, что г. Малышевъ оказался прекраснымъ докладчикомъ, обладающимъ недюжиннымъ искусствомъ группировать факты и доказательства и всесторонне освѣщать дебатируемый вопросъ. Изложеніе его послѣдовательно, ясно, толково, до мелочей подробно, и краснорѣчиво свидѣтельствуетъ объ усердной, основательной подготовкѣ и изученіи вопроса. Въ докладѣ г. Малышева почти все предусмотрѣно и не упущено ничего, что можно было-бы сказать въ пользу правобережнаго направленія дороги. Слушая г. Малышева, чувствовалось, что онъ, такъ сказать, во всеоружіи выступилъ на защиту облюбованнаго имъ направленія и твердо, и увѣренно идетъ къ намѣченной цѣли. Мы назвали-бы докладъ г. Малышева образцовымъ докладомъ, если-бы въ немъ, къ сожалѣнію, не было нѣсколькихъ неумѣстныхъ и при данныхъ условіяхъ мѣста и времени нетактичныхъ деталей, направленныхъ противъ защитниковъ лѣвобережнаго направленія.

По окончаніи чтенія доклада г. Малышевъ былъ награжденъ довольно продолжительными апплодисментами.

Послѣ перерыва засѣданія на 10 м. начались пренія. Открылъ ихъ прис. пов. *Е. А. Бернардъ*, указавшій на ошибку докладчика, утверждающаго, что иниціатива проведенія дороги по лѣвому берегу

принадлежитъ Ряз.-Ур. жел. дорогѣ: участіе въ этомъ дѣлѣ Ряз.-Ур. дорогою принято по предложенію г. Министра Финансовъ, который, пригласивъ управляющаго дорогою г. Ададурова, просилъ его предпринять изысканія по лѣвому берегу р. Волги. Указавъ затѣмъ, что такъ какъ докладъ г. Малышева не былъ предварительно разосланъ для ознакомленія съ нимъ, то обсужденіе его по существу въ настоящемъ собраніи является невозможнымъ, г. Бернардъ все же замѣтилъ, что онъ полагалъ, что въ ученомъ об-вѣ будетъ читаться докладъ, основанный на научныхъ, цифровыхъ данныхъ, а не на однихъ только догадкахъ, какъ это, по его мнѣнію, случилось. Г. Малышевъ, по словамъ г. Бернарда, не доказалъ ни одного изъ своихъ положеній. Записка Ряз.-Уральской дороги имъ не опровергнута. Указанія г. Малышева на предпочтеніе торговыхъ интересовъ неправильны и неосновательны. Иногда видно, что Правительство жертвуетъ большими средствами для поднятія края. Намъ, горожанамъ, должно смотрѣть болѣе на то, что для насъ выгодно. Затѣмъ г. Бернардъ указалъ, что мысль о дорогѣ по лѣвому берегу возникла здѣсь, въ Астрахани, и напомнилъ, что первая докладная записка по этому вопросу была написана Х. Н. Сергѣевымъ.

Г. Малышевъ, замѣтивъ, что всѣ утвержденія г. Бернарда голословны, предложилъ сейчасъ-же провѣрить всѣ данныя, изложенныя въ докладѣ. «Въ моемъ докладѣ,—сказалъ г. Малышевъ,—цифровыхъ данныхъ въ десять разъ больше, чѣмъ въ запискѣ Ряз.-Ур. жел. дороги».

Г. Бернардъ, оставаясь при своемъ мнѣніи, указалъ, что за лѣвобережное направленіе дороги высказались также Царицынское и Камышинское уѣздныя земства.

Г. Малышевъ. Это весьма естественно. Всякому конкуренту г. Астрахани выгодна лѣвобережная дорога. Выгодна она и Саратову, и Царицыну. Послѣднему важно, чтобы рыбный рынокъ остался за нимъ.

Х. Н. Сергѣевъ также указалъ на трудность возраженія, не имѣя въ рукахъ доклада, испещреннаго цифрами, запомнить которыя нѣтъ возможности,—обратилъ вниманіе на ошибку докладчика, утверждающаго, что соль Баскунчакская далеко не идетъ, тогда какъ она еще недавно доходила до Варшавы. Затѣмъ намъ сулятъ, что съ проведеніемъ дороги по правому берегу удешевится топливо, будетъ подходить къ намъ каменный уголь. Это, по мнѣнію г. Сергѣева, весьма сомнительно. Если каменный уголь даже въ Москвѣ не вытѣсняетъ другіе сорта топлива, то нѣтъ основаній разсчитывать на успѣхъ его у насъ. Вообще г. Сергѣевъ крайне сомнѣвается, чтобы для жителей г. Астрахани по правому берегу дорога была выгоднѣй лѣвобережной. Разница въ разстояніяхъ, указанная въ докладѣ, для него непонятна. Откуда

взялась разница въ 300 в.? (Г. Малышевъ дѣлаетъ разъясненія по картѣ: онъ считаетъ до Поворино). Показанное въ докладѣ количество рыбы, идущей на юго-западъ и на сѣверъ, г. Сергѣевъ признаетъ также сомнительнымъ. Затѣмъ г. Сергѣевъ выразилъ желаніе, чтобы докладъ г. Малышева былъ отпечатанъ и разосланъ въ возможно большемъ числѣ экземпляровъ. Только при такомъ условіи, т. е. при близкомъ ознакомленіи съ нимъ, и возможно успѣшное обсужденіе его. Необходимо знать, какими источниками пользовался докладчикъ. Однѣ и тѣ-же источники одному говорятъ одно, а другому иное.

Г. Малышевъ кладетъ передъ г. Сергѣевымъ на столъ цѣлую кипу брошюръ и, протестуя противъ подозрѣнія его въ подтасовкѣ фактовъ, проситъ разсмотрѣть ихъ.

Х. Н. Сергѣевъ. Я не сомнѣваюсь въ достовѣрности вашихъ источниковъ и не говорю о преднамѣренномъ искаженіи истины, но указываю только, что однимъ и тѣмъ-же матеріаломъ можно совершенно различно пользоваться. Не можете-ли вы выяснить, что именно заставляетъ крупныхъ промышленниковъ стоять за правобережную, а мелкихъ, или—какъ сказано у васъ въ докладѣ—*лавочниковъ*—за лѣвобережную дорогу?

Г. Малышевъ. Крупнымъ промышленникамъ нужна возможно болѣе скорая доставка товаровъ, а мелкимъ этого не нужно. Это понятно, почему. Кто отправляетъ много, для того нѣсколько милліоновъ пятаковъ много значитъ.

Х. Н. Сергѣевъ. Лѣвобережная дорога не будетъ имѣть исключительнаго транзитнаго значенія. Она будетъ имѣть кромѣ того значеніе мѣстное, слѣдовательно грузовъ и пассажировъ будетъ больше, что и оправдаетъ затраты на нее.

Г. Малышевъ. По этой дорогѣ транзитныхъ грузовъ не будетъ. Фрахтъ на ней будетъ больше.

Г. Бернардъ замѣчаетъ, что это невѣрно; дорога будетъ возить по общему тарифу.

В. И. Склабинскій. Ряз.-Ур. жел дорога, подавая свое заявленіе, оговорила, что по отношенію къ рыбнымъ товарамъ она удерживаетъ за собою право особаго тарифа. Обстоятельство это въ интересахъ безпристрастнаго разрѣшенія вопроса о направленіи дороги утаивать не слѣдуетъ.

Х. Н. Хлѣбниковъ, въ виду заявленія г. Сергѣева, что послѣднему многое въ докладѣ г. Малышева непонятно, дѣлаетъ поясненія, сущность которыхъ заключается въ слѣдующемъ. Соли Баскунчакской добывалось до 25 м. п. и она дѣйствительно шла далеко, но тогда не было еще Донецкой соли, которой въ настоящее время добывается до 15 м. пуд. Нефтяное отопленіе дорожаетъ и можетъ вздорожать еще боль-

ше. Чтобы недопустить кризиса, Правительство дало дорогу, дабы приготовить каменный уголь, такъ какъ въ скоромъ времени пароходы не будутъ въ состояніи отапливаться нефтью, вслѣдствіе дороговизны ея. Изъ 12 мил. пудовъ рыбы, исключая нынѣшній и прошлый года, по Царицынской дорогѣ на прямое сообщеніе до Москвы проходило всего 2 м. пуд., а остальная шла на Воронежъ—Ростовъ, Орелъ—Одессу или на Кіевъ. Отъ Царицына идетъ дорога къ Черному морю, а слѣдовательно и за-границу. Почему торговыя фирмы стоятъ за правобережное направленіе? Потому, что это направленіе короче. Гдѣ пройдетъ лѣвая дорога? Она исчислена въ 510 в., слѣдовательно пройдетъ посреди̇нѣ материка, вдали отъ населенныхъ пунктовъ, расположенныхъ, какъ извѣстно, по берегу р. Волги. Направленіе этой дороги г. Хлѣбникову въ точности неизвѣстно, но если она пройдетъ берегомъ, то протяженіе ея будетъ въ 630 в. Въ виду разности разстоянія и возможности увеличенія транзита торговыя фирмы стоятъ за правобережное направленіе. По лѣвой дорогѣ товары не пойдутъ, а убыточныя дороги не могутъ строиться Правительствомъ. Преимущество правобережнаго направленія заключается еще въ близости къ г. Царицыну рѣки Дона. Затѣмъ не подлежитъ сомнѣнію, что та дорога желательна, которая требуетъ меньше затратъ. Опасенія горожанъ въ данномъ случаѣ совсѣмъ неосновательны. Правда, дорога вызоветъ на правомъ берегу устройство амбаровъ, складовъ и т. п. торговыхъ помѣщеній, но за то съ другой стороны она вызоветъ и притокъ населенія въ самый городъ.

П. О. Зубовичъ замѣтилъ, что записка о правобережной дорогѣ поступила еще въ 1882 г., и тогда Х. Н. Хлѣбниковъ настаивалъ на томъ, что городъ долженъ хлопотать о постройкѣ моста черезъ Волгу. Изъ этого слѣдуетъ, что уже тогда сознавалась опасность для города отъ проведенія дороги по правому берегу. Теперь г. Хлѣбниковъ мнѣніе свое измѣнилъ, но не доказалъ, что городъ не пострадаетъ отъ такого направленія дороги.

Г. Малышевъ. Во всемъ мірѣ нѣтъ и не было примѣра, чтобы городъ переходилъ къ вокзаламъ желѣзныхъ дорогъ. Какія-же вамъ еще доказательства нужны?

Г. Зубовичъ. Г. Новороссійскъ перешелъ. Я указываю, что домовладѣльцы и прежде сознавали, что городъ потеряетъ отъ правобережной дороги. Возбуждено было ходатайство о мостѣ.

Г. Малышевъ. Значитъ, они находили, что моста достаточно для предотвращенія опасности.

Г. Зубовичъ. А теперь находятъ, что и этого недостаточно.

Г. Малышевъ. Это голословнѣе того, что вы находите у меня въ докладѣ. Не можете-ли объяснить — почему это можетъ случиться?

Х. Н. Сергѣевъ. Изъ того, что городъ не уничтожится, не слѣдуетъ, что онъ не потерпитъ ущерба. Вы не докажете, что если-бы въ Нижнемъ, напр., была станція, то онъ не выигралъ-бы.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Весь рыбный товаръ и теперь идетъ не въ Астрахань, а на Форпостъ, или прямо отправляется вверхъ. Транзитные товары тоже. Въ городъ почти ничего не попадаетъ, все складывается за Волгою. Но люди, работающіе тамъ, живутъ въ городѣ, тутъ же производятъ разсчеты и тутъ-же тратятъ деньги. Если же въ городѣ и есть промысла, занимающіеся раздѣлкою рыбы, то это ненормально и не должно-бы допускаться.

С. М. Бутковъ. Гласъ народа—гласъ Божій. Если спросить населеніе, то, я увѣренъ, большая часть его выскажется за лѣвобережное направленіе дороги. Да оно ужъ и высказалось въ лицѣ своихъ представителей: дума, какъ извѣстно, рѣшила ходатайствовать именно за это направленіе. Положимъ, въ докладѣ г. Малышева дума названа неблагоразумною, но эта грубая выходка еще ничего не объясняетъ и не доказываетъ. Лѣвобережное направленіе будетъ выгодно и для города, и для населенія всего края, и для государства. Кромѣ рыбныхъ дѣлъ есть и другія. Въ стратегическомъ отношеніи лѣвобережная дорога также предпочтительна, ибо она проходитъ по густонаселенному уѣзду. Примѣръ г. Царицына доказываетъ, что желѣзныя дороги притягиваютъ къ себѣ города. Дубовка была обширна, а Царицынъ былъ жалкою деревушкою. Съ проведеніемъ дороги на Царицынъ роли этихъ пунктовъ перемѣнились: Дубовка пала, а Царицынъ сталъ обширнымъ и цвѣтущимъ городомъ. Это лучше всего опровергаетъ доводы г. Малышева и защитниковъ правобережной дороги. Отъ правобережной дороги и городъ потеряетъ, и пароходство упадетъ. Затѣмъ, увѣренія г. Малышева въ ничтожности Астраханскаго земледѣлія и садоводства—также неосновательны. Кто знаетъ Николаевскихъ земледѣльцевъ и Астраханскихъ садоводовъ, тому извѣстно, что какъ тѣ, такъ и другіе благоденствуютъ. Дорога можетъ и должна способствовать ихъ труду. Они ѣдутъ въ степь, разводятъ хлѣба, арбузы и т. д. и теперь по необходимости везутъ все на Волгу, а съ проведеніемъ дороги повезутъ все по ней. Всѣ доводы г. Малышева по этому поводу ничуть не доказательны. Мы видимъ, что правобережную дорогу хотятъ провести лишь нѣсколько крупныхъ промышленниковъ, а за лѣвобережную стоитъ все населеніе.

В. И. Склабинскій. Нѣкоторыя выраженія, употребленныя г. Малышевымъ въ его докладѣ, къ сожалѣнію, обездолили многихъ присутствующихъ, которые не рѣшаются говорить изъ опасенія попасть заранѣе въ счетъ «неразумныхъ», если почему либо исходъ преклонится въ пользу доводовъ защитниковъ правобережной дороги.

смотря на это, я рѣшаюсь высказать свое мнѣніе по этому вопросу, хотя, быть можетъ, и рискую быть сопричисленнымъ къ категоріи неблагоразумныхъ. Заранѣе прошу г. Малышева извинить меня, если скажу что нибудь такое, что правобережники считаютъ глупостью. Въ вопросѣ о направленіи дороги я лично ничѣмъ не заинтересованъ, но считаю своимъ долгомъ по мѣрѣ силъ и возможности помочь выясненію этого важнаго и для города, и для всего края вопроса. Мы собрались здѣсь не для разрѣшенія этого вопроса; рѣшеніе его зависитъ не отъ насъ. Въ теченіе всего доклада намъ давалось понять, что жел.-дорожные вопросы зависятъ отъ двухъ обстоятельствъ: 1) отъ интересовъ коммерціи и 2) отъ стоимости предпріятія, причемъ указывалось, что разъ оно дорого,—то и не выгодно для коммерціи. Самымъ сильнымъ аргументомъ въ пользу правобережнаго направленія я признаю то обстоятельство, что эта дорога для нынѣшней коммерціи несомнѣнно выгоднѣе и рано или поздно соединится съ кавказскими, идущими по правому берегу Каспія. Но, при рѣшеніи вопросовъ о жел. дорогѣ, должны приниматься въ соображеніе и мѣстные интересы края. Дорога должна обслуживать край. Между тѣмъ доводы въ пользу лѣвобережнаго направленія не только не обслѣдованы, но даже и не собраны. Вопросъ о правобережной дорогѣ имѣетъ за собою 20-лѣтнюю давность, вопросъ-же о лѣвобережной только что народился. Если-бы нужно было вопросъ этотъ рѣшить сейчасъ, по наличнымъ даннымъ, то все говоритъ въ пользу правобережной дороги. Мы лѣвобережнаго направленія совсѣмъ не знаемъ. Городъ, заинтересованный въ этомъ дѣлѣ, не истратилъ ни одного гроша на изслѣдованіе его. Это можетъ быть объяснено лишь апатіей нашей къ нашимъ-же интересамъ. Только тогда и можно было-бы съ увѣренностью говорить за или противъ лѣвобережнаго направленія, если-бы городское управленіе снарядило экспедицію и разслѣдовало все обстоятельно.—Затѣмъ г. Склабинскій замѣтилъ, что общество наше смущено сообщеніемъ, будто вопросъ о направленіи дороги уже предрѣшенъ въ Министерствахъ Финансовъ и Путей Сообщенія. Если бы въ данномъ случаѣ играла роль дешевизна дороги, то Министерство Финансовъ такъ и рѣшило-бы провести правобережную, такъ какъ эта дорога будетъ относительно—доходнѣе лѣвобережной. Но, по мнѣнію г. Склабинскаго, это не совсѣмъ такъ. Есть еще одно обстоятельство—пользы и интересы края, которыя Правительствомъ не могутъ быть игнорированы. Большинство нашего об—ва, дѣйствительно, стоитъ за лѣвобережное направленіе, но нельзя согласиться съ г. Бутковымъ, что этотъ вопросъ можетъ быть разрѣшенъ такъ просто и скоро, гласомъ народа. Мы видимъ, какъ трудно опровергнуть человѣка съ оружіемъ цифръ въ рукахъ. Въ докладѣ г. Малышева есть всѣ доводы

Х. Н. Сергѣевъ. Изъ того, что городъ не уничтожится, не слѣдуетъ, что онъ не потерпитъ ущерба. Вы не докажете, что если-бы въ Нижнемъ, напр., была станція, то онъ не выигралъ-бы.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Весь рыбный товаръ и теперь идетъ не въ Астрахань, а на Форпостъ, или прямо отправляется вверхъ. Транзитные товары тоже. Въ городъ почти ничего не попадаетъ, все складывается за Волгою. Но люди, работающіе тамъ, живутъ въ городѣ, тутъ же производятъ разсчеты и тутъ-же тратятъ деньги. Если же въ городѣ и есть промысла, занимающіеся раздѣлкою рыбы, то это ненормально и не должно-бы допускаться.

С. М. Бутковъ. Гласъ народа—гласъ Божій. Если спросить населеніе, то, я увѣренъ, большая часть его выскажется за лѣвобережное направленіе дороги. Да оно ужъ и высказалось въ лицѣ своихъ представителей: дума, какъ извѣстно, рѣшила ходатайствовать именно за это направленіе. Положимъ, въ докладѣ г. Малышева дума названа неблагоразумною, но эта грубая выходка еще ничего не объясняетъ и не доказываетъ. Лѣвобережное направленіе будетъ выгодно и для города, и для населенія всего края, и для государства. Кромѣ рыбныхъ дѣлъ есть и другія. Въ стратегическомъ отношеніи лѣвобережная дорога также предпочтительна, ибо она проходитъ по густонаселенному уѣзду. Примѣръ г. Царицына доказываетъ, что желѣзныя дороги притягиваютъ къ себѣ города. Дубовка была обширна, а Царицынъ былъ жалкою деревушкою. Съ проведеніемъ дороги на Царицынъ роли этихъ пунктовъ перемѣнились: Дубовка пала, а Царицынъ сталъ обширнымъ и цвѣтущимъ городомъ. Это лучше всего опровергаетъ доводы г. Малышева и защитниковъ правобережной дороги. Отъ правобережной дороги и городъ потеряетъ, и пароходство упадетъ. Затѣмъ, увѣренія г. Малышева въ ничтожности Астраханскаго земледѣлія и садоводства—также неосновательны. Кто знаетъ Николаевскихъ земледѣльцевъ и Астраханскихъ садоводовъ, тому извѣстно, что какъ тѣ, такъ и другіе благоденствуютъ. Дорога можетъ и должна способствовать ихъ труду. Они ѣдутъ въ степь, разводятъ хлѣба, арбузы и т. д. и теперь по необходимости везутъ все на Волгу, а съ проведеніемъ дороги повезутъ все по ней. Всѣ доводы г. Малышева по этому поводу ничуть не доказательны. Мы видимъ, что правобережную дорогу хотятъ провести лишь нѣсколько крупныхъ промышленниковъ, а за лѣвобережную стоитъ все населеніе.

В. И. Склабинскій. Нѣкоторыя выраженія, употребленныя г. Малышевымъ въ его докладѣ, къ сожалѣнію, обездолили многихъ присутствующихъ, которые не рѣшаются говорить изъ опасенія попасть заранѣе въ счетъ «неразумныхъ», если почему либо исходъ преній склонится въ пользу доводовъ защитниковъ правобережной дороги. Не

смотря на это, я рѣшаюсь высказать свое мнѣніе по этому вопросу, хотя, быть можетъ, и рискую быть сопричисленнымъ къ категоріи неблагоразумныхъ. Заранѣе прошу г. Малышева извинить меня, если скажу что нибудь такое, что правобережники считаютъ глупостью. Въ вопросѣ о направленіи дороги я лично ничѣмъ не заинтересованъ, но считаю своимъ долгомъ по мѣрѣ силъ и возможности помочь выясненію этого важнаго и для города, и для всего края вопроса. Мы собрались здѣсь не для разрѣшенія этого вопроса: рѣшеніе его зависитъ не отъ насъ. Въ теченіе всего доклада намъ давалось понять, что жел.-дорожные вопросы зависятъ отъ двухъ обстоятельствъ: 1) отъ интересовъ коммерціи и 2) отъ стоимости предпріятія, причемъ указывалось, что разъ оно дорого,—то и не выгодно для коммерціи. Самымъ сильнымъ аргументомъ въ пользу правобережнаго направленія я признаю то обстоятельство, что эта дорога для нынѣшней коммерціи несомнѣнно выгоднѣе и рано или поздно соединится съ кавказскими, идущими по правому берегу Каспія. Но, при рѣшеніи вопросовъ о жел. дорогѣ, должны приниматься въ соображеніе и мѣстные интересы края. Дорога должна обслуживать край. Между тѣмъ доводы въ пользу лѣвобережнаго направленія не только не обслѣдованы, но даже и не собраны. Вопросъ о правобережной дорогѣ имѣетъ за собою 20-лѣтнюю давность, вопросъ-же о лѣвобережной только что народился. Если-бы нужно было вопросъ этотъ рѣшить сейчасъ, по наличнымъ даннымъ, то все говоритъ въ пользу правобережной дороги. Мы лѣвобережнаго направленія совсѣмъ не знаемъ. Городъ, заинтересованный въ этомъ дѣлѣ, не истратилъ ни одного гроша на изслѣдованіе его. Это можетъ быть объяснено лишь апатіей нашей къ нашимъ-же интересамъ. Только тогда и можно было-бы съ увѣренностью говорить за или противъ лѣвобережнаго направленія, если-бы городское управленіе снарядило экспедицію и разслѣдовало все обстоятельно.—Затѣмъ г. Склабинскій замѣтилъ, что общество наше смущено сообщеніемъ, будто вопросъ о направленіи дороги уже предрѣшенъ въ Министерствахъ Финансовъ и Путей Сообщенія. Если бы въ данномъ случаѣ играла роль дешевизна дороги, то Министерство Финансовъ такъ и рѣшило-бы провести правобережную, такъ какъ эта дорога будетъ относительно—доходнѣе лѣвобережной. Но, по мнѣнію г. Склабинскаго, это не совсѣмъ такъ. Есть еще одно обстоятельство—пользы и интересы края, которыя Правительствомъ не могутъ быть игнорированы. Большинство нашего об—ва, дѣйствительно, стоитъ за лѣвобережное направленіе, но нельзя согласиться съ г. Бутковымъ, что этотъ вопросъ можетъ быть разрѣшенъ такъ просто и скоро, гласомъ народа. Мы видимъ, какъ трудно опровергнуть человѣка съ оружіемъ цифръ въ рукахъ. Въ докладѣ г. Малышева есть всѣ доводы

въ пользу правобережнаго направленія и къ нимъ ничего нельзя добавить. У лѣвобережниковъ-же пока доводовъ очень мало, и если они ничего не могутъ противопоставить, кромѣ того, что имѣютъ теперь, то лучше имъ сложить оружіе. Конечно, если вопросъ уже предрѣшенъ, гдѣ слѣдуетъ, то и толковать о немъ нечего; если же онъ не предрѣшенъ, то можетъ быть и можно что-либо сдѣлать, но для этого необходимо запастись надлежащими и убѣдительными доводами.—Съ своей стороны г. Склабинскій указываетъ, что выраженіе: «городъ при правобережной дорогѣ перейдетъ на ту сторону Волги», нельзя понимать буквально, но во всякомъ случаѣ несомнѣнно, что городъ очень много потеряетъ изъ своихъ доходовъ. Указавъ на то, что Астрахань въ самой себѣ заключаетъ зачатки своей печальной участи, г. Склабинскій замѣтилъ, что для поддержанія себя городъ долженъ тратить громадныя суммы и все таки еще далекъ отъ благоустройства! Изъ смѣты Астрахани за прошлый годъ видно, что доходовъ, которыхъ большее или меньшее поступленіе зависитъ отъ нахожденія въ городѣ пристаней, торговыхъ заведеній, служащихъ, рабочихъ, ловцовъ и мелкаго торговаго люда, получается около 660,000 руб., въ томъ числѣ: съ пристаней до 132,000 руб., извознаго промысла до 19,500, акциза съ трактировъ и харчевенъ 63,400, сбора съ торговыхъ документовъ до 43,500 р., съ гостиннаго двора и вечерняго базара—69,000 р., палатокъ на Кутумѣ—до 10,000, съ гарянскихъ лавокъ 10,500, съ бондарныхъ заведеній—15,000 р., оцѣночнаго сбора—135,900 р., съ рынковъ до 36,000 р. и т. д. Всего дохода города на каждаго жителя припадаетъ $8^1/_2$ р. (955,000:113,000); полагая, что 30,000 рабочихъ, служащихъ и торговыхъ людей перейдетъ на ту сторону, мы предвидимъ потерю городскаго дохода на сумму до 255,000 р., вслѣдствіе чего вѣроятный доходъ выразится въ суммѣ около 700,000 р. Городъ-же имѣетъ однихъ обязательныхъ расходовъ 661,000,—слѣдовательно, на удовлетвореніе необязательныхъ, куда входятъ всѣ главные расходы по внѣшнему благоустройству (водопроводъ, мостовыя, постройки зданій и т. п.), всего остается какихъ нибудь 40,000 р. Условія поддержанія благоустройства въ городѣ крайне невыгодны; коренное населеніе его вымираетъ; чтобы оно не вымирало, надо произвести еще громадныя затраты на улучшеніе города;—изъ чего-же будутъ производиться эти расходы, если притокъ пришлаго люда уменьшится? Городъ можетъ улучшаться и поддерживаться хотя-бы въ настоящемъ видѣ лишь при условіи возрастанія, а не уменьшенія его бюджета.—Торопясь закончить эту часть своихъ объясненій, г. Склабинскій оговорился, что не приводитъ многихъ другихъ соображеній, убѣждающихъ въ вѣроятности потерь для города отъ правобережной дороги, но вопросъ: какъ отнестись къ этимъ

потерямъ, должны-ли онѣ вліять на выборъ того или другаго пути, этимъ далеко еще не разрѣшается. Нужно выяснить еще многое другое, къ чему г. Склабинскій обѣщалъ перейти въ слѣдующемъ засѣданіи общества.

Собраніе закрылось около 11½ час. вечера. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 25 октября № 258.)

Какъ и слѣдовало ожидать, совѣщаніе по вопросу о желѣзной дорогѣ, состоявшееся въ Петровскомъ Обществѣ 23 октября, привлекло много сторонних лицъ. Присутствовали г. Начальникъ губерніи ген.-лейт. М. А. Газенкампфъ и Ея Превосходительство А. А. Газенкампфъ. Было и еще нѣсколько дамъ.

Своему обширному докладу о предпочтительности правобережнаго направленія Астрах. жел. дороги Ѳ. С. Малышевъ предпослалъ наглядное (по картамъ и діаграммамъ) указаніе о путяхъ и размѣрахъ движенія мѣстныхъ товаровъ.—Передаемъ въ общихъ чертахъ сдѣланныя противъ доклада возраженія и отвѣты на нихъ.

Е. А. Бернардъ, отказываясь возражать по существу доклада, въ виду его сложности и невозможности уловить содержаніе при бѣгломъ чтеніи, заявилъ, что невѣрна ссылка г. Малышева на какіе-то происки со стороны Ряз.-Уральскаго об-ва, такъ какъ порученіе произвести изысканія по лѣвобережному направленію дано было предсѣдателю этого об-ва Ададурову г. Министромъ Финансовъ; настоящимъ докладомъ, по мнѣнію г. Бернарда, нисколько не опровергаются вѣскіе доводы въ пользу лѣвобережнаго направленія, приведенные въ извѣстной запискѣ Ряз.-Урал. об-ва; вопросъ объ этомъ направленіи возбужденъ въ Астрахани, кажется, Х. Н. Сергѣевымъ, а не Ряз.-Урал. об-вомъ, г.-же Сергѣевъ писалъ и записку на имя министра; поклепомъ нужно признать и указаніе докладчика на общность трехъ предпріятій- Ряз.-Уральскаго и Восточнаго об-въ и Торгово-промышленнаго банка, такъ какъ эти учрежденія въ сущности самостоятельны и независимы, только во всѣхъ трехъ участвуетъ своими капиталами г. Дервизъ; об-во Юго-Восточныхъ дорогъ не отвергаетъ лѣвобережнаго направленія,—оно представило въ министерство два проекта Астраханскаго пути: по правому и лѣвому берегу.

Ѳ. С. Малышевъ. Данныя, доказывающія мои положенія, находятся на лицо; желающіе могутъ провѣрить, утвержденія же г. Бернарда голословны; не тайна, что названныя учрежденія составляютъ одно общее предпріятіе, это извѣстно всѣмъ коммерсантамъ.

Е. А. Бернардъ. За лѣвобережное направленіе, кромѣ Астраханской думы, высказалось и Царицынское земство; оно находитъ, что

дорога по правому берегу не принесетъ пользы краю, дорога же по лѣвому сильно оживитъ промышленность; за этотъ путь высказалось также и Саратовское губернское земство, прося продолжить его до сл. Покровской.

Ѳ. С. Малышевъ. Иначе и быть не могло; конкурентамъ Астрахани выгоднѣе это направленіе, такъ какъ при немъ они сохранятъ свое настоящее положеніе и значеніе, правобережное же сильно подорветъ таковыя.

Х. Н. Сергѣевъ. Безъ подробнаго предварительнаго ознакомленія съ докладомъ крайне трудно возражать; его слѣдовало бы напечатать и разослать интересующимся, тогда критика была бы возможной; сдѣлаю пока лишь нѣкоторыя поправки: какія основанія утверждать, что сбытъ Астрах. соли ограничивается незначительнымъ райономъ? извѣстно, вѣдь, что еще недавно Баскунчакская соль доходила до Варшавы, не идетъ же теперь исключительно по причинѣ непомѣрно высокаго тарифа съ Баскунчака; ссылка на удешевленіе топлива привлеченіемъ на Волгу каменнаго угля кажется неосновательной: нефтяное отопленіе все болѣе и болѣе распространяется въ центрѣ Россіи, гдѣ остатки значительно дороже; почему-же оно не имѣетъ будущности у насъ, гдѣ остатки дешевы? затѣмъ крайне сомнительно, чтобы для жителей лѣваго берега правобережная дорога была ближе и удобнѣе, чѣмъ по лѣвому; откуда получилась разница болѣе чѣмъ въ 300 вер. между правымъ и лѣвымъ направленіемъ дороги?

Ѳ. С. Малышевъ (указывая по картѣ). При правобережномъ рыба пойдетъ только до Царицына и оттуда направится къ мѣстамъ сбыта, при лѣвобережномъ-же—до Камышина, разница разстояній и составитъ 377 вер.

Х. Н. Сергѣевъ. Теперь, при отсутствіи оттисковъ доклада, приходится принимать выводы на вѣру, безъ критики источниковъ и безъ провѣрки; многое зависитъ отъ системы пользованія матеріаломъ и отъ цифровыхъ комбинацій, статистика вѣдь очень гибкая вещь.

Ѳ. С. Малышевъ. Источники указаны, цифры на лицо.

Х. Н. Сергѣевъ. Я и не сомнѣваюсь въ достоинствахъ и благонадежности источниковъ, но говорю, что цифры допускаютъ разнообразныя комбинаціи; одному говорятъ одно, другому-же скажутъ другое.

Ѳ. С. Малышевъ. Личныхъ интересовъ никакихъ не преслѣдую, направленія для меня безразличны, но я защищаю общественные интересы, смотрю на дѣло съ точки зрѣнія общей пользы.

Х. Н. Сергѣевъ. Вы заявляете, что будто за правобережное направленіе стоятъ крупные капиталисты, а за лѣвобережное только лавочники,—почему это?

Ѳ. С. Малышевъ. Для крупныхъ коммерсантовъ, при милліонныхъ отправкахъ груза, чрезвычайно важное значеніе имѣютъ дешевизна фрахтовъ и скорость доставки; напр., при отправкѣ мазута и $^1/_{32}$ коп. на пудъ составляетъ уже разсчетъ, а тутъ разница въ фрахтахъ между правобережнымъ и лѣвобережнымъ путями получится въ 5 коп., это уже разсчетъ громадный.

Х. Н. Сергѣевъ. Не знаю, чтобы, кромѣ Закавказской дороги, существовали гдѣ нибуть спеціальные тарифы.

Ѳ. С. Малышевъ. Дифференціальныхъ тарифовъ нѣтъ только на окупающихся дорогахъ, лѣвобережная-же не окупитъ себя.

Х. Н. Сергѣевъ. Можетъ быть, она не имѣетъ такого большого транзитнаго значенія, какъ правобережная, но за то имѣетъ большое краевое промышленное значеніе и можетъ разсчитывать на пассажирское движеніе, такъ какъ прорѣжетъ наиболѣе густонаселенныя мѣстности.

Ѳ. С. Малышевъ. Утверждаю, что фрахтъ вздорожаетъ на 5 коп. въ пудѣ и транзиту будетъ нанесенъ ударъ, грузы эти пойдутъ другимъ путемъ.

Х. Н. Сергѣевъ. Будетъ-ли установленъ спеціальный тарифъ,— слѣдовало-бы навести справку въ министерствѣ, а теперь это одно предположеніе.

Е. А. Бернардъ. Фрахтъ будетъ взиматься на общемъ основаніи.

В. И. Склабинскій. Не вѣрно: Ряз.-Уральское об-во, подавая заявленіе, сдѣлало оговорку въ отношеніи спеціальныхъ тарифовъ; вопросъ крайне важный для всякаго, желающаго отнестись къ дѣлу безпристрастно.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Христофоръ Никитачъ не удовлетворился данными Ѳеодоромъ Степановичемъ отвѣтами; они кажутся ему недостаточно ясными, позволю себѣ разъяснить обстоятельнѣе. Указаніе на то, что соль наша пойдетъ только до Грязей, вполнѣ основательно: было дѣйствительно время, когда Баскунчакская соль доходила до Варшавы, но только потому, что не конкурировала съ нею, какъ теперь, Донецкая и Бахмутская; нефтяные остатки и теперь стоятъ 12 к., въ дальнѣйшемъ же неизбѣжно и сильно вздорожаютъ еще, приходится подумать о замѣнѣ каменнымъ углемъ; дорога между Царицыномъ и Звѣревымъ спеціально строится для того, чтобы открыть доступъ каменному углю на Волгу, если не съ 1898, то во всякомъ случаѣ съ 1899 года; если нефтяные остатки вздорожаютъ до 20 коп., что весьма вѣроятно, то и Астраханскіе пароходчики прекратятъ отопленіе ими и обратятся къ углю; что грузовое движеніе изъ Астрахани происходитъ главнымъ образомъ на западъ, - несомнѣнный фактъ; множество рыбныхъ грузовъ отправляется въ Румынію, Болгарію и Турцію, вообще на Балканскій полуостровъ — по Царицынской дорогѣ; исключая теку-

щій и прошлый годы, когда былъ недоловъ сельди, вывозится при нормальныхъ условіяхъ до 12 мил. пуд. рыбы и изъ этого количества только 2 мил. на Рязань-Москву, остальные же идутъ на Варшаву или Кіевъ, а съ устройствомъ вѣтви на Звѣрево разстояніе сократится на полпути; грузы тяготѣютъ къ Царицыну потому, что оттуда расходятся на Сѣверъ, Западъ и Югъ три дороги; поднимать грузы до Камышина и спускать потомъ на юго-западъ нѣтъ никакого разсчета, сопряжено съ лишними накладными расходами; зачѣмъ совершать кругосвѣтное путешествіе, когда имѣются близко пути прямого сообщенія? Астраханская биржа и раньше ходатайствовала о правобережномъ направленіи, и теперь собирается возобновить это ходатайство,—путь этотъ и ближе, и тарифы дешевле; ни отъ кого я не слышалъ,—гдѣ именно пройдетъ лѣвобережная дорога: по берегу Волги или уклонится въ степь? судя по тому, что разстояніе исчисляютъ въ 510 вер., надо предположить послѣднее, такъ какъ по берегу Волги считается до Николаевской сл. 680 вер.; села ютятся преимущественно у Волги и близъ нея, а потому если дорога пройдетъ вдали, песками, то правобережная будетъ для нихъ и ближе и удобнѣе; дифференціальные тарифы устанавливаются въ тѣхъ случаяхъ, когда дороги не окупаютъ себя, устанавливаются во избѣжаніе приплатъ со стороны Правительства,—тоже будетъ и съ лѣвобережной, такъ какъ рынокъ все равно останется въ Царицынѣ, и грузы на Камышинъ не пойдутъ; жел. дороги строятся съ торговыми и стратегическими цѣлями, и въ послѣднемъ отношеніи правобережная выгоднѣе,—Военный Министръ далъ уже свое заключеніе въ этомъ смыслѣ, въ виду того, что казачьи станицы расположены по правому берегу,—это важное условіе на случай мобилизаціи, такъ какъ совершится она скорѣе и успѣшнѣе; опасенія за городъ Астрахань при правобережномъ направленіи сильно раздуты—на Форпостѣ можетъ образоваться большой поселокъ, но городъ останется тѣмъ-же, да при жел. дорогѣ населеніе еще удвоится; Царицынъ не пропалъ оттого, что у дороги образовался поселокъ въ 20—30 тыс. челов.; наконецъ, съ правобережной линіей тѣсно связанъ чрезвычайно важный вопросъ объ углубленіи морского фарватера до Астрахани, объ устройствѣ здѣсь настоящаго порта; Правительство предположило отдать работы по углубленію обществу желѣзныхъ дорогъ и отпустить имъ извѣстный авансъ; чѣмъ скорѣе проведется жел. дорога, тѣмъ скорѣе можно и ходатайствовать о морскомъ каналѣ.

Е. А. Бернардъ. Дорога пойдетъ на Сеитовку, Баскунчакъ и Элтонъ, разстояніе вычислено въ 460 верстъ.

П. О. Зубовичъ. Невѣрно указаніе докладчика, что раньше опасеній за городъ Астрахань не существовало; по справкѣ оказывается, что опасенія возникли еще въ 1882 году;—по заявленію гл. Х. Н.

Хлѣбникова, дума тогда постановила ходатайствовать о томъ, чтобы при проведеніи желѣзной дороги по правому берегу въ Астрахани былъ устроенъ мостъ чрезъ Волгу, въ предотвращеніе перехода торговли на тотъ берегъ; опасность сознается думою и теперь; г. Малышевъ ничѣмъ этихъ опасеній не опровергнулъ и противоположнаго не доказалъ,—одни лишь слова, фактовъ-же нѣтъ.

Ѳ. С. Малышевъ. А чѣмъ доказано ваше мнѣніе? я указываю, что во всемъ мірѣ не было примѣра, чтобы города переносились на другія мѣста черезъ желѣзную дорогу, какихъ еще доказательствъ надо?

П. О. Зубовичъ. Новороссійскъ перенесенъ къ желѣзной дорогѣ, придвинулся къ ней.

Ѳ. С. Малышевъ. Это городъ новый, только еще строющійся; хотатайствуя объ устройствѣ моста, Астрах. дума еще въ 1882 году, значитъ, сознавала, что Астрахань можетъ существовать и при дорогѣ по правому берегу; это ходатайство только подтверждаетъ мой взглядъ.

П. О. Зубовичъ. Опасность не устранится даже и при наличности моста.

Ѳ. С. Малышевъ. Голословно, доказательствъ нѣтъ.

Х. Н. Сергѣевъ. Ясно, что причалъ судовъ и разгрузка товаровъ будутъ производиться на Форпостѣ, у жел. дороги, а не на другомъ берегу; на Форпостѣ же можетъ быть устроенъ элеваторъ и другія перегрузочныя приспособленія; въ Астрахань тогда попадутъ только товары, спеціально для нея предназначенные; если городъ не уничтожится, то вовсе не значитъ, что онъ не понесетъ большихъ убытковъ; несомнѣнно, что коммерческая жизнь перенесется на Форпостъ, тамъ разовьются торговля и промышленность въ прямой ущербъ Астраханскимъ. Нижній не можетъ служить примѣромъ, Астрахань городъ портовый.

Ѳ. С. Малышевъ. На Форпостъ отойдутъ транзитные грузы, а что они даютъ Астрахани?

Х. Н. Сергѣевъ. Совершаемыя съ ними операціи несомнѣнно приносятъ населенію города большой доходъ.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Вы, вѣроятно, совершенно незнакомы съ дѣломъ; рыбные грузы не попадаютъ въ Астрахань все равно, ихъ берутъ на промыслахъ и съ судовъ на Волгѣ и отправляютъ прямо по назначенію; транзитные товары хотя не поступаютъ въ городъ, но операціи съ ними совершаются въ Астрахани, рабочіе живутъ здѣсь же; изъ города, напр., ежедневно отправляются утромъ партіи рабочихъ въ Нобелевскій городокъ, а вечеромъ привозятся обратно, тоже будетъ и при жел. дорогѣ; и теперь на Форпостѣ въ складахъ хранится товара на милліоны рублей, но за покупками всего нужнаго

живущіе тамъ пріѣзжаютъ въ Астрахань; это не догадка, а фактъ всѣмъ извѣстный.

Х. Н. Сергѣевъ. Я имѣю въ виду рабочихъ-грузчиковъ, укладчиковъ и др.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Будутъ работать на Форпостѣ, а жить и покупать въ Астрахани и при жел. дорогѣ; Астрахань останется тою-же, какъ и теперь; будутъ и тѣ-же рыбныя лавки, устройства которыхъ въ санитарномъ отношеніи допускать не слѣдовало-бы.

С. М. Бутковъ. Прежде всего напомню пословицу: «гласъ народа—гласъ Божій»; если спросить жителей Астрахани, то громадное большинство выскажется за лѣвобережное направленіе, тоже самое скажутъ и жители уѣздовъ; нельзя же допустить, чтобы всѣ эти лица не понимали своихъ интересовъ, чтобы въ средѣ ихъ не было умныхъ и знающихъ людей; называть рѣшеніе думы о ходатайствѣ за лѣвобережное направленіе неблагоразумнымъ, какъ дѣлаетъ это докладчикъ, нѣтъ основаній,—обвиненіе неправильное, а выраженіе дерзкое, оскорбительное, такъ какъ ходатайствомъ этимъ дума только выразила мнѣніе и желаніе громаднаго большинства населенія; дорога по правому берегу желательна только для небольшой группы крупныхъ капиталистовъ, а все остальное населеніе стоитъ за лѣвобережный путь; онъ если не приблизитъ, то и не отдалитъ насъ отъ главнаго рынка —Москвы, транзитные грузы попрежнему пойдутъ воднымъ путемъ, а зимою—по жел. дорогѣ въ Камышинъ; дороги строятся не для коммерсантовъ, а въ видахъ общегосударственной пользы, въ видахъ выгоды мѣстнаго населенія; правобережная для нашего края безполезна, лѣвобережная же оживитъ всю промышленность, разовьетъ и обогатитъ край, такъ какъ пройдетъ по лучшимъ его мѣстностямъ, а не по пустынямъ; не о стоимости дороги намъ нужно разсуждать, а о полезности для населенія; Правительство затрачиваетъ нерѣдко громадные капиталы на мѣры по благоустройству и благосостоянію даннаго края; на первомъ планѣ стоятъ государственныя, а не коммерческія соображенія; цифровыя данныя и другіе доводы г. Малышева на мой взглядъ далеко неубѣдительны; что потеряетъ Астрахань, можно видѣть изъ примѣра пос. Дубовки: это былъ оживленный торгово-промышленный пунктъ, а провели жел. дор. на Царицынъ, и Дубовка разорилась, упала, Царицынъ всю торговлю оттянулъ: доказательство прямое, яркое; при правобережной дорогѣ тоже можетъ быть и съ Астраханью, она погибнетъ неизбѣжно; лѣвобережная будетъ сильно содѣйствовать развитію мѣстныхъ промысловъ, правая же—нѣтъ; откуда г. Малышевъ взялъ, что земледѣліе въ нашей губерніи убыточно? Царевскій уѣздъ съ сл. Николаевской доказываютъ противоположное, тамъ населеніе наиболѣе зажиточно, а живетъ только хлѣбопашествомъ, усовершенст-

ванныя земледѣльческія орудія начинаютъ покупать и въ Енотаевскомъ уѣздѣ; садоводы и огородники не разворяются, а богатѣютъ,— можете убѣдиться въ этомъ путемъ опроса; грузы земледѣлія отправляютъ теперь водой и по льду, а будетъ жел. дорога, повезутъ по ней; нужно преслѣдовать интересы и нужды всего края, а не собственныя, не группы лицъ.

В. И. Склабинскій произнесъ большую рѣчь, въ которой указалъ, что если-бы направленіе дороги было заранѣе предрѣшено, то не зачѣмъ-бы и собирать настоящее совѣщаніе; если-же оно созвано, то вопросъ необходимо обсудить съ точки зрѣнія краевыхъ интересовъ вообще и г. Астрахани въ частности; городъ, къ сожалѣнію, не позаботился до сихъ поръ собрать и сгруппировать доказательства предпочтительности лѣвобережнаго направленія жел. дороги, правобережники-же выставили вѣскіе аргументы. Далѣе, цитируя роспись доходовъ г. Астрахани, г. Склабинскій сдѣлалъ попытку хоть приблизительно опредѣлить тѣ убытки, которые понесетъ городъ на поступленіи сборовъ и по арендѣ оброчныхъ статей при правобережной дорогѣ.

За позднимъ временемъ (было 11½ ч. веч.) совѣщаніе было закрыто, причемъ заявлено, что въ случаѣ представленія контръ-доклада можетъ быть на-дняхъ назначено второе. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 25 октября № 2568).

CXLV.

О значеніи желѣзныхъ дорогъ и главнымъ образомъ о вліяніи ихъ на экономическую жизнь страны.

Всего болѣе волнуетъ и интересуетъ въ настоящее время Астраханцевъ, безспорно, вопросъ о желѣзной дорогѣ. Самъ по себѣ этотъ вопросъ для Астрахани не новый; желательность и необходимость проведенія жел. дороги сознавалась уже давно; но теперь настало, съ одной стороны, время, удобное для практическаго осуществленія этой потребности, а съ другой — и самая потребность, видимо, сознается много сильнѣе. Нельзя сказать, чтобы необходимость имѣть жел. дорогу была сознана вполнѣ; если бы это было такъ, мы не слыхали-бы такихъ заявленій: «или дорогу по лѣвому берегу, или не надо совсѣмъ». Нельзя также сказать, чтобы большинство выяснило себѣ этотъ вопросъ достаточно подробно, тѣмъ болѣе, что онъ сильно осложняется споромъ такъ называемыхъ «правобережниковъ» съ «лѣвобережниками». Невыясненность вопроса о томъ, какое направленіе жел. до-

живущіе тамъ пріѣзжаютъ въ Астрахань; это не догадка, а фактъ всѣмъ извѣстный.

Х. Н. Сергѣевъ. Я имѣю въ виду рабочихъ-грузчиковъ, укладчиковъ и др.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Будутъ работать на Форпостѣ, а жить и покупать въ Астрахани и при жел. дорогѣ; Астрахань останется тою же, какъ и теперь; будутъ и тѣ-же рыбныя лавки, устройства которыхъ въ санитарномъ отношеніи допускать не слѣдовало-бы.

С. М. Бутковъ. Прежде всего напомню пословицу: «гласъ народа—гласъ Божій»; если спросить жителей Астрахани, то громадное большинство выскажется за лѣвобережное направленіе, тоже самое скажутъ и жители уѣздовъ; нельзя же допустить, чтобы всѣ эти лица не понимали своихъ интересовъ, чтобы въ средѣ ихъ не было умныхъ и знающихъ людей; называть рѣшеніе думы о ходатайствѣ за лѣвобережное направленіе неблагоразумнымъ, какъ дѣлаетъ это докладчикъ, нѣтъ основаній,—обвиненіе неправильное, а выраженіе дерзкое, оскорбительное, такъ какъ ходатайствомъ этимъ дума только выразила мнѣніе и желаніе громаднаго большинства населенія; дорога по правому берегу желательна только для небольшой группы крупныхъ капиталистовъ, а все остальное населеніе стоитъ за лѣвобережный путь; онъ если не приблизитъ, то и не отдалитъ насъ отъ главнаго рынка —Москвы, транзитные грузы попрежнему пойдутъ воднымъ путемъ, а зимою—по жел. дорогѣ въ Камышинъ; дороги строятся не для коммерсантовъ, а въ видахъ общегосударственной пользы, въ видахъ выгоды мѣстнаго населенія; правобережная для нашего края безполезна, лѣвобережная же оживитъ всю промышленность, разовьетъ и обогатитъ край, такъ какъ пройдетъ по лучшимъ его мѣстностямъ, а не по пустынямъ; не о стоимости дороги намъ нужно разсуждать, а о полезности для населенія; Правительство затрачиваетъ нерѣдко громадные капиталы на мѣры по благоустройству и благосостоянію даннаго края; на первомъ планѣ стоятъ государственныя, а не коммерческія соображенія; цифровыя данныя и другіе доводы г. Малышева на мой взглядъ далеко неубѣдительны; что потеряетъ Астрахань, можно видѣть изъ примѣра пос. Дубовки: это былъ оживленный торгово-промышленный пунктъ, а провели жел. дор. на Царицынъ, и Дубовка раззорилась, упала, Царицынъ всю торговлю оттянулъ: доказательство прямое, яркое; при правобережной дорогѣ тоже можетъ быть и съ Астраханью, она погибнетъ неизбѣжно; лѣвобережная будетъ сильно содѣйствовать развитію мѣстныхъ промысловъ, правая же—нѣтъ; откуда г. Малышевъ взялъ, что земледѣліе въ нашей губерніи убыточно? Царевскій уѣздъ съ сл. Николаевской доказываютъ противоположное, тамъ населеніе наиболѣе зажиточно, а живетъ только хлѣбопашествомъ, усовершенст-

ванныя земледѣльческія орудія начинаютъ покупать и въ Енотаевскомъ уѣздѣ; садоводы и огородники не разворяются, а богатѣютъ,— можете убѣдиться въ этомъ путемъ опроса; грузы земледѣлія отправляютъ теперь водой и по льду, а будетъ жел. дорога, повезутъ по ней; нужно преслѣдовать интересы и нужды всего края, а не собственныя, не группы лицъ.

В. И. Склабинскій произнесъ большую рѣчь, въ которой указалъ, что если-бы направленіе дороги было заранѣе предрѣшено, то не зачѣмъ-бы и собирать настоящее совѣщаніе; если-же оно созвано, то вопросъ необходимо обсудить съ точки зрѣнія краевыхъ интересовъ вообще и г. Астрахани въ частности; городъ, къ сожалѣнію, не позаботился до сихъ поръ собрать и сгруппировать доказательства предпочтительности лѣвобережнаго направленія жел. дороги, правобережники-же выставили вѣскіе аргументы. Далѣе, цитируя роспись доходовъ г. Астрахани, г. Склабинскій сдѣлалъ попытку хоть приблизительно опредѣлить тѣ убытки, которые понесетъ городъ на поступленіи сборовъ и по арендѣ оброчныхъ статей при правобережной дорогѣ.

За позднимъ временемъ (было 11½ ч. веч.) совѣщаніе было закрыто, причемъ заявлено, что въ случаѣ представленія контръ-доклада можетъ быть на-дняхъ назначено второе. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 25 октября № 2568).

CXLV.

О значеніи желѣзныхъ дорогъ и главнымъ образомъ о вліяніи ихъ на экономическую жизнь страны.

Всего болѣе волнуетъ и интересуетъ въ настоящее время Астраханцевъ, безспорно, вопросъ о желѣзной дорогѣ. Самъ по себѣ этотъ вопросъ для Астрахани не новый; желательность и необходимость проведенія жел. дороги сознавалась уже давно; но теперь настало, съ одной стороны, время, удобное для практическаго осуществленія этой потребности, а съ другой — и самая потребность, видимо, сознается много сильнѣе. Нельзя сказать, чтобы необходимость имѣть жел. дорогу была сознана вполнѣ; если бы это было такъ, мы не слыхали-бы такихъ заявленій: «или дорогу по лѣвому берегу, или не надо совсѣмъ». Нельзя также сказать, чтобы большинство выяснило себѣ этотъ вопросъ достаточно подробно, тѣмъ болѣе, что онъ сильно осложняется споромъ такъ называемыхъ «правобережниковъ» съ «лѣвобережниками». Невыясненность вопроса о томъ, какое направленіе жел. до-

роги болѣе выгодно, въ значительной степени обусловливается неяснымъ представленіемъ: — для чего вообще нужна жел. дорога? Большинство смутно чувствуетъ, что дорога нужна, полезна, но для чего именно, какъ она можетъ и должна вліять на жизнь края, — это вопросъ темный. Вотъ почему мы и рѣшили остановиться на «хроникѣ внутренней жизни» *Русскаго Богатства* (августъ), значительная часть которой посвящена желѣзнодорожному вопросу, главнымъ образомъ, *вліянію желѣзныхъ дорогъ на экономическую жизнь страны.*

Всеобщая перепись 1897 г. подарила насъ цѣлымъ рядомъ неожиданностей. Она показала, что внутри страны произошло весьма значительное перераспредѣленіе населенія, что появился цѣлый рядъ торгово-промышленныхъ городовъ, еще недавно влачившихъ жалкое существованіе или не существовавшихъ вовсе. Уѣздный городъ Лодзь оказался пятымъ по населенности (314,780 человѣкъ), Екатеринославъ, возникшій немного болѣе ста лѣтъ тому назадъ, оказался съ населеніемъ въ 121 тыс., Бѣлостокъ — 64 тыс. Въ то-же время тысячелѣтніе города—Новгородъ и Черниговъ, — съ которыми встрѣчаешься на первыхъ страницахъ русской исторіи, имѣютъ не многимъ болѣе 20 тыс. населенія. Несомнѣнно, что такое перераспредѣленіе населенія находится въ связи съ проведеніемъ и расположеніемъ желѣзнодорожной сѣти; усиленная постройка жел. дорогъ, которая происходитъ въ настоящее время въ Россіи, въ связи съ развитіемъ промышленности и торговли, еще болѣе ускоряетъ процессъ перераспредѣленія населенія. Рядъ фактовъ даетъ намъ возможность поближе приглядѣться къ тому, какъ совершается такое перераспредѣленіе. Вотъ что, напр., пишетъ газета «Южный Край»: «На нашихъ глазахъ среди еще недавно пустынныхъ мѣстностей возникли богатые поселки, выселки и мѣстечки, ставшіе не только богаче смежныхъ бездорожныхъ, въ смыслѣ рельсоваго пути, городовъ,—но уже и мечтающихъ о дарованіи имъ самимъ правъ городскаго самоуправленія. Такъ, напримѣръ, недавно Перекопское уѣздное земское собраніе возбудило ходатайство передъ Правительствомъ о перенесеніи уѣздныхъ административныхъ и земскихъ учрежденій изъ умирающаго Перекопа въ полный жизни и экономической дѣятельности желѣзнодорожный поселокъ Джанкой, создавшійся среди совершенно пустынной степи; а въ настоящее время, когда мы пишемъ эти строки, жители поселка «Лозовая» собираютъ подписи для петиціи въ подлежащихъ правительственныхъ сферахъ о дарованіи ихъ поселку городоваго положенія. Но, вѣдь, Джанкой и Лозовая только примѣры, а не исключительное явленіе. Довольно вспомнить богатую заводскую Юзовку, Нижнеднѣпровскъ и цѣлый рядъ другихъ станціонныхъ городковъ и сопоставить ихъ съ умирающимъ Новомосковскомъ, совершенно умершимъ Славяносерб-

скомъ, чтобы понять, что каждая желѣзнодорожная линія есть жизненная артерія не только для ближайшаго края, но и для всего болѣе или менѣе далекаго округа» (№ 5657). Подъ вліяніемъ жел. дороги выростаютъ города, оживаютъ тѣ изъ нихъ, которымъ удалось очутиться при желѣзной дорогѣ, особенно въ пунктахъ пересѣченія двухъ или нѣсколькихъ. И наоборотъ, города, лишенные жел. дороги, или такіе, которые лежатъ отъ нея чаще всего въ нѣсколькихъ верстахъ, *если и не умираютъ, то почти не растутъ.* Даже болѣе,—для процвѣтанія какого-либо города необходимо, чтобы жел. дорога прошла такъ, чтобы подвозъ главныхъ товаровъ изъ всего прилежащаго края былъ всего выгоднѣе именно въ данный городъ. Интересный примѣръ въ этомъ отношеніи представляетъ Калуга. Въ № 61 «Калужскаго Вѣстника» помѣщенъ разсказъ одного калужанина, послѣ 30-лѣтняго отсутствія возвращающагося въ свой родной городъ. «Когда до меня дошли свѣдѣнія,—пишетъ онъ,—что черезъ Калугу прошелъ рельсовый путь, этотъ могучій рычагъ современной цивилизаціи, я былъ уже вполнѣ увѣренъ, что это дастъ ей толчекъ, который пробудитъ ее къ прежней кипучей дѣятельности, и эта увѣренность росла во мнѣ по мѣрѣ приближенія къ родному городу. Съ интересомъ наблюдая живописные берега Оки, я замѣтилъ подъ Алексинымъ нѣсколько крупныхъ лѣсонасѣленъ и разработаннаго лѣснаго матеріала. Я полюбопытствовалъ узнать, давно-ли возникла здѣсь лѣсная промышленность въ такихъ солидныхъ размѣрахъ и откуда такая масса лѣса.— «Все Калужскій изъ нашихъ мѣстъ: съ Угры, отъ Жиздры,» —желчно ухмыляясь, пояснилъ мнѣ сосѣдъ. -А въ Калугѣ-то развѣ нѣтъ лѣсныхъ пристаней?— «Почесть, что нѣтъ; онѣ бы у насъ, пожалуй, и были, когда бъ въ Алексинъ не сплыли». Такой отвѣтъ, признаюсь, не мало меня смутилъ. Изъ дальнѣйшаго разговора выяснилось, что жел. дорога такимъ образомъ прошла около Оки, что выгоднѣе всего стало сплавлять лѣсъ въ Алексинъ. На одной изъ слѣдующихъ станцій бросился мнѣ въ глаза большой товарный поѣздъ, стоявшій на запасномъ пути и, видимо, ожидавшій нашего проѣзда, чтобы слѣдовать по тому же направленію; большая часть вагоновъ была гружена хлѣбомъ. Такъ вотъ чѣмъ, подумалъ я, процвѣтаетъ Калуга, предполагая, что этотъ грузъ идетъ именно туда.— «На Мятлево»!—лаконически пояснилъ мнѣ сосѣдъ, указывая жестомъ на груженые вагоны.—На Мятлево... а что такое Мятлево?— «Какъ? вы не знаете Мятлева?» —удивился землякъ:— да это цѣлый городокъ, а въ торговлѣ почище Калуги. Теперь вотъ почесть всю торговлю оттянуло отъ насъ это самое Мятлево, и ничего съ нимъ не подѣлаешь, потому—силу взяло!» —Мое недоумѣніе росло: какое отношеніе Калуги къ какому-то неизвѣстному мнѣ Мятлеву?—А далеко-ли оно отъ Калуги?— «Какое далеко—совсѣмъ близ-

ко; отъ насъ къ Вязьмѣ третья станція. Допрежь тамъ просто степь была, а вотъ какъ провели отъ Ряжска эту самую дорогу, такъ въ этой степи, словно грибъ изъ земли, и Мятлево выросло». Я изобразилъ изъ себя вопросительный знакъ... Изъ дальнѣйшаго разговора я понялъ, что Ряжско-Вяземская дорога пересѣкла Варшавское шоссе въ 15 верстахъ отъ Медыни и на этомъ-то узловомъ пунктѣ быстро возникло бойкое, торговое мѣстечко Мятлево и, благодаря своему выгодному положенію, столь же быстро сдѣлалось крупнымъ торговымъ центромъ для нѣсколькихъ уѣздовъ Калужской губерніи, и торговля Калуги перешла на Мятлево... Вотъ каковъ онъ, рычагъ-то современной цивилизаціи!.. А я-то думалъ: Калуга процвѣла».

На основаніи только что сказаннаго не трудно понять то волненіе, которое охватываетъ представителей интересовъ тѣхъ мѣстностей, гдѣ предполагается проведеніе жел. дороги. Дѣло идетъ ни болѣе, ни менѣе, какъ о возможности блестящаго или плохого существованія; вполнѣ понятно, что всякому хочется оказаться въ наиболѣе выгодныхъ условіяхъ. Никому, конечно, нѣтъ охоты быть обойденнымъ или поставленнымъ въ невыгодное положеніе, благодаря той или иной особенности въ направленіи пути. А очутиться въ такомъ положеніи легко, гораздо легче, чѣмъ потомъ поправить дѣло.

Начиная съ самого момента своего зарожденія, жел. дорога все болѣе и болѣе втягиваетъ близлежащія мѣста въ кругъ новыхъ отношеній. На постройку дороги тысячами стекается мѣстное населеніе,— воздвигается полотно, строятся станціи, а рядомъ уже намѣчается мѣсто будущаго поселка, очень часто въ совершенно глухой до того времени мѣстности. Но вотъ всѣ приготовленія окончены, движеніе открыто. Первое, въ чемъ сказывается дѣйствіе жел. дороги, это въ возможности везти и продавать на отдаленномъ рынкѣ товары, до того времени не выходившіе изъ мѣста ихъ производства; удешевляется также стоимость провоза и ряда другихъ товаровъ, шедшихъ раньше по водѣ или гужомъ. Жел. дорога облегчаетъ торговыя сношенія центра съ окраинами, подчасъ не только облегчаетъ, но и вызываетъ ихъ. Разработка мѣстныхъ богатствъ, раньше лежавшихъ втунѣ, по невозможности конкурировать съ болѣе благопріятно расположенными мѣстностями, теперь становится возможной. Не только оживаютъ и растутъ существовавшія раньше отрасли производства, но и возникаютъ совершенно новыя.

Такимъ образомъ, дѣйствіе перевозки не ограничивается перемѣщеніемъ безъ того уже имѣющагося количества продуктовъ съ одного мѣста на другое; вліяніе ея гораздо болѣе значительно: она увеличиваетъ самыя количества продуктовъ, которыми могутъ обмѣниваться между собой цѣлыя мѣстности. Конечно, въ развитіи сношеній центра съ

окраинами есть своего рода опасность; представляется большимъ вопросомъ: въ чью пользу будетъ совершаться обмѣнъ, не задавятъ-ли, не высосутъ-ли всѣ соки изъ слабыхъ, разбросанныхъ хозяйственныхъ единицъ крупные торговые центры, могущественные своимъ капиталомъ и широкимъ захватомъ мірового оборота? Нашъ великій сатирикъ прекрасно охарактеризовалъ эту опустошительную роль крупныхъ центровъ по отношенію къ глухой провинціи. Съ горечью вспоминаетъ въ одномъ изъ его разсказовъ пошехонецъ времена былого изобилія, когда всѣ сами пользовались плодами своего хозяйства: «А нонче,—говоритъ онъ,—ежели есть у кого яичко, такъ онъ на него только поглядитъ, да скорѣе на «элеваторъ» несетъ, а оттуда оно ужъ само собой на машину идетъ. Свиснула машина,—и поминай, какъ звали! Яичко твое нѣмецъ съѣстъ, а ты за него денежки получи, да другое яичко неси! Смотришь, анъ рубль-то въ цѣнѣ и поправился!» (Пошехонскіе разсказы, т. IX, стр. 452). Конечно, порядокъ вещей, при которомъ, чтобы просуществовать, надо выносить на рынокъ яйца, хлѣбъ и т. д., не жел. дорогой создается. И до нея крестьянинъ продавалъ только мѣстнымъ кулакамъ, получая въ обмѣнъ вмѣсто денегъ гнилой товаръ по несоразмѣрно высокой цѣнѣ. Съ этой точки зрѣнія жел. дорога даже выгодна; она дастъ возможность выбирать между покупателями и продавцами, и, увеличивъ конкуренцію, тѣмъ самымъ полагаетъ нѣкоторый предѣлъ жадности кулаковъ и мѣстныхъ торговцевъ. Слабость мѣстныхъ хозяйственныхъ мѣстечекъ, поскольку она обусловливается ихъ изолированностью и непомѣрной разсѣянностью, только и можетъ быть устранена путемъ объединенія мелкихъ промышленныхъ пунктовъ въ болѣе обширныя хозяйственныя области, экономическая жизнь которыхъ становилась бы все болѣе и болѣе самодовлѣющей и богатой разнообразнымъ содержаніемъ. Сближенье и легкость сообщенія составляютъ условіе, отъ котораго зависитъ всякое общественное единеніе. Каждый шагъ въ развитіи общественной жизни, въ созданіи высшихъ формъ общественности, достигается объединеніемъ силъ и возможно болѣе широкимъ и разнообразнымъ сплетеніемъ интересовъ... А свобода передвиженія, развѣ это не одно изъ важнѣйшихъ благъ человѣческихъ? Свободно располагать собой, сбросить цѣпи, приковывающія къ извѣстному, опредѣленному мѣсту, принижающія духъ, подавляющія волю, имѣть возможность искать себѣ трудъ, счастіе по всему широкому, бѣлому свѣту; насколько самосознаніе одной этой возможности поднимаетъ энергію жизни, будитъ ее, сбрасываетъ съ нея лѣнь и сонную неподвижность!..

Облегчая и удешевляя перевозку товаровъ, жел. дороги являются могучимъ орудіемъ въ борьбѣ крупнаго капитала съ мелкимъ. Отсюда

становится вполнѣ понятнымъ, почему представители интересовъ крупной промышленности такъ желаютъ полученія желѣзнодорожной линіи и при томъ наиболѣе удобно расположенной, короткой и дешевой. Объединяя широко разбросанныя области и мѣстечки, жел. дорога отвѣчаетъ также и культурнымъ запросамъ провинціи; она способствуетъ созданію и процвѣтанію новыхъ отраслей промышленности и торговли, привлекая въ безлюдныя и малонаселенныя до того времени мѣстности и новые капиталы, и новыхъ людей. Говоря короче, жел. дорога способствуетъ ускоренію процесса перехода къ болѣе сложнымъ и развитымъ формамъ общественной жизни. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 31 октября № 264).

П. Ровскій.

CXLVI.

Что-же будетъ возить Астраханская желѣзная дорога?

Правобережники и лѣвобережники въ одинъ голосъ утверждаютъ, что жел. дорога для Астрахани необходима вообще. «Она необходима какъ можно скорѣе»,—говорятъ первые. «Безъ нея Астрахань обойтись положительно не можетъ»,—повторяютъ другіе. «Коммерція и транзитъ придутъ въ упадокъ»,—провозглашаютъ одни; «Астраханскій край процвѣтетъ», поддерживаютъ вторые и т. д.

Съ ними можно согласиться, когда они говорятъ, что жел. дорога необходима для перевозки пассажировъ, почты, въ цѣляхъ административныхъ и стратегическихъ. Совершенно вѣрно: рабочіе на рыбныхъ промыслахъ будутъ дешевле; арестанты не будутъ переполнять зимою замокъ; безпаспортныхъ легче тогда будетъ высылать на родину; торговымъ людямъ и другимъ частнымъ лицамъ, а также чиновникамъ, весьма удобно будетъ пріѣзжать въ Астрахань; газеты, письма и разная корреспонденція будутъ получаться скорѣе,—вообще Астрахань выиграетъ въ дешевизнѣ и удобствѣ сообщенія.

Но съ ними нѣсколько затруднительно согласиться, когда они говорятъ, что жел. дорога нужна для товарнаго движенія, и вотъ почему.

Тѣ и другіе, указывая на грузы, которые будетъ возить предполагаемая дорога, говорятъ о нихъ въ самыхъ общихъ выраженіяхъ: «будутъ, молъ, возить продукты рыболовства, соль, хлѣбъ, персидскіе товары»; сколько же чего поступитъ на жел. дорогу, остается и до сихъ поръ невыясненнымъ, не смотря на всѣ доклады и разговоры. А между тѣмъ, вопросъ о грузахъ въ дѣлѣ постройки жел. дороги

составляетъ вопросъ первостепенной важности. Если на жел. дорогу поступитъ мало товаровъ, то она окажется бездоходной и строить ее незачѣмъ, какъ бы дешево постройка ея ни стала. Если же, наоборотъ, она привлечетъ много грузовъ, то ее выгодно провести и за дорогую цѣну.

Говорятъ, что нашъ главный грузъ- *соль* по жел. дорогѣ не пойдетъ, такъ какъ не выдержитъ тарифа и не будетъ въ силахъ вытѣснить съ рынковъ Пермскую, Илецкую и Бахмутскую соль. Точно также и нужный для Астрахани *хлѣбъ* по прежнему будетъ доставляться къ намъ по Волгѣ, а по жел. дорогѣ не пойдетъ. Равнымъ образомъ, по мнѣнію нѣкоторыхъ, дорога не нужна ни для *скотоводства*, ни для *садоводства*, разъ существуетъ Волга. Всѣ надежды возлагаются на *рыболовство* и *транзитные товары*. Одинъ изъ знатоковъ рыбнаго дѣла опредѣляетъ общую цифру продуктовъ рыбной промышленности въ 12 милл. пудовъ. Но такъ какъ хорошо извѣстно, что главная масса этихъ товаровъ успѣваетъ воспользоваться дешевымъ Волжскимъ фрахтомъ, то на долю жел. дороги придется лишь незначительная часть. Какъ велика она будетъ: два милліона пудовъ или больше?— остается неопредѣленнымъ даже приблизительно. Что-же касается транзитныхъ товаровъ, то никто не сомнѣвается, что Астраханскій транзитъ колоссаленъ по своимъ цифрамъ только благодаря дешевому водному пути. Но если къ Астрахани идутъ товары въ разсчетѣ воспользоваться низкими фрахтами, то что-же будетъ дѣлать жел. дорога? Лѣтомъ она не можетъ конкурировать съ Волгою; зимой, когда замерзаетъ море, ей придется только вывозить мороженую рыбу, а привозить бакалейные и модные товары. Этого очень мало. Другое дѣло, если бы у Астрахани былъ незамерзающій портъ. Но его нѣтъ, а возлагать надежду на ледорѣзы—довольно странно. Съ одинаковымъ успѣхомъ ихъ можно предложить и для того, чтобы добраться къ сѣверному полюсу.

Указываютъ на печальную судьбу Оренбурга, потерявшаго свой транзитъ. Дѣйствительно, въ положеніи Оренбурга и Астрахани есть нѣкоторое сходство: оба города являются конечными пунктами товарныхъ путей. Но есть между ними и разница: тогда какъ вполнѣ понятно, что значеніе Оренбургскаго *караваннаго* тракта уменьшилось вслѣдствіе перехода товаровъ на болѣе дешевый желѣзнодорожный заказпійскій путь, никакъ нельзя согласиться съ тѣмъ, что Астраханскій транзитъ пострадаетъ отъ обхода Астрахани жел. дорогами; онъ можетъ пострадать только въ одномъ случаѣ,—когда придумаютъ способъ перевозки товаровъ еще болѣе дешевый, чѣмъ по водѣ. А пока желѣзнодорожный тарифъ спорить съ рѣчнымъ фрахтомъ въ дешевизнѣ

становится вполнѣ понятнымъ, почему представители интересовъ крупной промышленности такъ желаютъ полученія желѣзнодорожной линіи и при томъ наиболѣе удобно расположенной, короткой и дешевой. Объединяя широко разбросанныя области и мѣстечки, жел. дорога отвѣчаетъ также и культурнымъ запросамъ провинціи; она способствуетъ созданію и процвѣтанію новыхъ отраслей промышленности и торговли, привлекая въ безлюдныя и малонаселенныя до того времени мѣстности и новые капиталы, и новыхъ людей. Говоря короче, жел. дорога способствуетъ ускоренію процесса перехода къ болѣе сложнымъ и развитымъ формамъ общественной жизни. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 31 октября № 264).

П. Ровскій.

CXLVI.

Что-же будетъ возить Астраханская желѣзная дорога?

Правобережники и лѣвобережники въ одинъ голосъ утверждаютъ, что жел. дорога для Астрахани необходима вообще. «Она необходима какъ можно скорѣе»,—говорятъ первые. «Безъ нея Астрахань обойтись положительно не можетъ»,—повторяютъ другіе. «Коммерція и транзитъ придутъ въ упадокъ»,—провозглашаютъ одни; «Астраханскій край процвѣтетъ», поддерживаютъ вторые и т. д.

Съ ними можно согласиться, когда они говорятъ, что жел. дорога необходима для перевозки пассажировъ, почты, въ цѣляхъ административныхъ и стратегическихъ. Совершенно вѣрно: рабочіе на рыбныхъ промыслахъ будутъ дешевле; арестанты не будутъ переполнять зимою замокъ; безпаспортныхъ легче тогда будетъ высылать на родину; торговымъ людямъ и другимъ частнымъ лицамъ, а также чиновникамъ, весьма удобно будетъ пріѣзжать въ Астрахань; газеты, письма и разная корреспонденція будутъ получаться скорѣе,—вообще Астрахань выиграетъ въ дешевизнѣ и удобствѣ сообщенія.

Но съ ними нѣсколько затруднительно согласиться, когда они говорятъ, что жел. дорога нужна для товарнаго движенія, и вотъ почему.

Тѣ и другіе, указывая на грузы, которые будетъ возить предполагаемая дорога, говорятъ о нихъ въ самыхъ общихъ выраженіяхъ: «будутъ, молъ, возить продукты рыболовства, соль, хлѣбъ, персидскіе товары»; сколько же чего поступитъ на жел. дорогу, остается и до сихъ поръ невыясненнымъ, не смотря на всѣ доклады и разговоры. А между тѣмъ, вопросъ о грузахъ въ дѣлѣ постройки жел. дороги

составляетъ вопросъ первостепенной важности. Если на жел. дорогу поступитъ мало товаровъ, то она окажется бездоходной и строить ее незачѣмъ, какъ бы дешево постройка ея ни стала. Если же, наоборотъ, она привлечетъ много грузовъ, то ее выгодно провести и за дорогую цѣну.

Говорятъ, что нашъ главный грузъ - *соль* по жел. дорогѣ не пойдетъ, такъ какъ не выдержитъ тарифа и не будетъ въ силахъ вытѣснить съ рынковъ Пермскую, Илецкую и Бахмутскую соль. Точно также и нужный для Астрахани *хлѣбъ* по прежнему будетъ доставляться къ намъ по Волгѣ, а по жел. дорогѣ не пойдетъ. Равнымъ образомъ, по мнѣнію нѣкоторыхъ, дорога не нужна ни для *скотоводства*, ни для *садоводства*, разъ существуетъ Волга. Всѣ надежды возлагаются на *рыболовство* и *транзитные товары*. Одинъ изъ знатоковъ рыбнаго дѣла опредѣляетъ общую цифру продуктовъ рыбной промышленности въ 12 милл. пудовъ. Но такъ какъ хорошо извѣстно, что главная масса этихъ товаровъ уснѣваетъ воспользоваться дешевымъ Волжскимъ фрахтомъ, то на долю жел. дороги придется лишь незначительная часть. Какъ велика она будетъ: два милліона пудовъ или больше?— остается неопредѣленнымъ даже приблизительно. Что-же касается транзитныхъ товаровъ, то никто не сомнѣвается, что Астраханскій транзитъ колоссаленъ по своимъ цифрамъ только благодаря дешевому водному пути. Но если къ Астрахани идутъ товары въ разсчетѣ воспользоваться низкими фрахтами, то что-же будетъ дѣлать жел. дорога? Лѣтомъ она не можетъ конкурировать съ Волгою; зимой, когда замерзаетъ море, ей придется только вывозить мороженую рыбу, а привозить бакалейные и модные товары. Этого очень мало. Другое дѣло, если бы у Астрахани былъ незамерзающій портъ. Но его нѣтъ, а возлагать надежду на ледорѣзы—довольно странно. Съ одинаковымъ успѣхомъ ихъ можно предложить и для того, чтобы добраться къ сѣверному полюсу.

Указываютъ на печальную судьбу Оренбурга, потерявшаго свой транзитъ. Дѣйствительно, въ положеніи Оренбурга и Астрахани есть нѣкоторое сходство: оба города являются конечными пунктами товарныхъ путей. Но есть между ними и разница: тогда какъ вполнѣ понятно, что значеніе Оренбургскаго *караваннаго* тракта уменьшилось вслѣдствіе перехода товаровъ на болѣе дешевый желѣзнодорожный заспійскій путь, никакъ нельзя согласиться съ тѣмъ, что Астраханскій транзитъ пострадаетъ отъ обхода Астрахани жел. дорогами; онъ можетъ пострадать только въ одномъ случаѣ,—когда придумаютъ способъ перевозки товаровъ еще болѣе дешевый, чѣмъ по водѣ. А пока желѣзнодорожный тарифъ спорить съ рѣчнымъ фрахтомъ въ дешевизнѣ

не можетъ. Не даромъ рельсовые пути упираются въ Волгу, а идутъ вдоль ея по берегу.

Итакъ, что же будетъ возить жел. дорога лѣтомъ, когда ей п дется конкурировать съ Волгой, и зимой, когда замерзаетъ рей («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 31 октября № 2574).

Профанъ.

CXLVII.

Дѣйствительность превосходитъ иногда самыя смѣл ожиданія.

(Указаніе на то, что въ виду недоставки, за мелководьемъ, мазута и достатка его въ подмосковномъ районѣ, зазимовавшее въ Астрахани личество мазута, до 60 милл. пудовъ, могло бы быть двинуто по Аст жел. дорогѣ, если бы она существовала, и дать ей милліонную прибы

Кто просматриваетъ торговый отдѣлъ нашихъ газетъ, тотъ з етъ уже, что, вслѣдствіе мелководья въ текущую навигацію, боль количество мазута не достигло мѣстъ назначенія. О недостаткѣ получаются вѣсти со всѣхъ сторонъ. Сообщаютъ даже, что по эт случаю въ подмосковномъ районѣ на нѣсколькихъ заводахъ и фаб кахъ прекратились работы. Въ Астрахани, говорятъ, въ разныхъ сл ныхъ ямахъ и баржахъ должно зазимовать мазута *до 60 милл. п* Будь у насъ сейчасъ желѣзная дорога, вся эта масса, въ виду у ленныхъ требованій, могла-бы поступить на нее и пройти ввер при условіи, конечно, дешеваго тарифа, напр., по $^1/_{100}$ коп. съ п и версты.

Если принять во вниманіе, что мазутъ долженъ пройти всю нію предполагаемой Астрах. жел. дороги, что погрузка его не тре етъ большихъ расходовъ, что защитники правобережнаго направле допускаютъ тарифъ даже въ 3 коп. на 400 верстъ, что ставка $^1/_{100}$ коп. уже существуетъ въ дѣйствительности и при массовы грузахъ считается выгодной, наше предположеніе не должно казат невѣроятнымъ. Мазутъ можетъ поступить на жел. дорогу еще и тому, что въ вагонахъ-цистернахъ онъ подвергается ничтожной ут тѣ сравнительно съ утратой при храненіи въ земляныхъ ямахъ и ревянныхъ баржахъ. На жел. дорогѣ онъ меньше рискуетъ раззор коммерсанта всяческими аваріями, пожарами, паузками и т. п. с чайностями, ожидающими его во время движенія по Волгѣ. Если п

нять въ разсчетъ еще дорогое время, потерю % на капиталъ и быстрое повышеніе цѣнъ, то, пожалуй, даже сомнѣваться нельзя, что мазутъ, въ случаѣ проведенія жел. дороги, зимовать въ Астрахани и ожидать открытія навигаціи не будетъ.

Теперь посмотримъ, что далъ-бы Астрах. жел. дорогѣ провозъ 60.000,000 пудовъ мазута по 1/100 съ пуда и версты.

Правобережная линія, считая отъ Форпоста до Царицына 400 верстъ, заработаетъ 2.400,000 руб. Такъ какъ въ настоящее время уже выяснилось, что на погашеніе % на строительный капиталъ (8 мил. руб.) и на покрытіе расходовъ по эксплоатаціи (700 р. съ версты) требуется только 640 т. руб., то получается остатокъ въ 1.760,000 р., который составитъ прибыль Юго-Восточнаго общества.

А лѣвобережная линія, на протяженіи 510 верстъ отъ Астрахани до Камышина, выручитъ 3.060,000 р., а такъ какъ % на строительный капиталъ (31 мил. руб.) и расходъ по эксплоатаціи ея высчитаны въ 1.760,000 руб., то плюсъ Ряз.-Уральскаго об-ва будетъ равняться 1.300,000 руб.

Понятно теперь, что если эта перспектива погрузки мазута въ вагоны можетъ осуществиться (а почему ей не осуществиться, если рѣчные фрахты въ виду дороговизны топлива должны повыситься), то Астрах. жел. дорога, все равно: правобережная или лѣвобережная, будетъ чрезвычайно доходной и выгодной дорогой. Не даромъ-же Юго-Восточное об-во, какъ выяснилось во время преній 23 октября, не только не отвергаетъ лѣвобережнаго направленія, но даже само не прочь устроить лѣвобережную дорогу и представило въ министерство два проекта Астрах. пути: по правому и по лѣвому берегу.

Не надо забывать, что иногда дѣйствительность превосходитъ самыя смѣлыя ожиданія. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 28 октября № 2571).

Аб—з.

CXLVIII.

Нѣсколько словъ о Баскунчакѣ и о его нуждахъ.

Баскунчакское соляное озеро представляетъ природное богатство неисчислимой стоимости,—богатство, заброшенное куда-то въ глухую степь и ожидающее тамъ лучшаго будущаго. Въ мірѣ такихъ богатствъ немного. Залежи соли, правда, не составляютъ рѣдкости, но въ большинствѣ случаевъ они находятся подъ землей, откуда цѣнный продуктъ

добывается съ большими издержками и хлопотами, тогда какъ Баскунчакъ имѣетъ видъ колоссальной солонки, лежащей на поверхности земли. Черпайте изъ этой солонки соль десятками милліоновъ пудовъ и вы не увидите никакой перемѣны въ ея поверхности; изъ нея какъ будто ничего и не брали. Для большей ясности считаю однако нужнымъ дать краткое описаніе Баскунчака.

Баскунчакъ это ни что иное, какъ огромная котловина, наполненная почти чистою солью. Котловина эта имѣетъ продолговато-округлое очертаніе съ длиною береговъ, достигающею свыше пятидесяти верстъ. Названіе солянаго озера въ сущности мало подходитъ къ Баскунчаку, какъ, впрочемъ, и ко всѣмъ подобнымъ мѣсторожденіямъ соли. Слово «озеро» заставляетъ думать, что въ данномъ случаѣ дѣйствительно находится вода, но только содержащая въ растворѣ большое количество соли. Насколько мнѣ приходилось слышать, такъ именно и думаютъ тѣ, кто незнакомъ съ Баскунчакомъ. Ничего подобнаго на дѣлѣ, конечно, нѣтъ. Какъ уже выше было сказано, котловина наполнена солью, вѣками слежавшейся и принявшей твердость камня; въ сухое время года по ней очень удобно ѣздить на лошадяхъ, да и въ остальное время перевозка соли производится въ телѣгахъ, движущихся по слою. Видъ озера Баскунчакъ принимаетъ только осенью, когда въ него собираются дождевыя воды, затопляющія его поверхность. Растворивши часть соли, вода принимаетъ названіе *рапы*. Количество этой рапы увеличивается зимою отъ выпавшихъ снѣговъ, а весною отъ снѣговыхъ водъ, стекающихъ въ котловину. Рапа, представляющая очень крѣпкій растворъ соли, почти никогда не замерзаетъ. Лишь въ очень сильные морозы на поверхности озера мѣстами появляется тонкій слой льда, который остается впрочемъ очень недолго, всего нѣсколько часовъ. Но и такое слабое частичное замерзаніе случается очень рѣдко. По словамъ старожиловъ, за послѣдніе двадцать лѣтъ оно наблюдалось всего два раза.—Появившись осенью, рапа держится на соляномъ слоѣ до слѣдующаго лѣта, когда горячіе лучи солнца и сухіе степные вѣтры въ довольно короткое время уничтожаютъ влагу. Соль, содержавшаяся въ растворѣ, при этомъ осѣдаетъ на поверхность нерастворившагося слоя въ видѣ *новосадки*,—совершенно бѣлой, мелко кристаллической соли, имѣющей нѣкоторую примѣсь горькихъ солей. Въ половинѣ іюня слой совершенно обнажается. Лишь въ *выломахъ*, то-есть ямахъ, образовавшихся при добычѣ соли, замѣчается рапа, доходящая почти до поверхности слоя. Глубина рапы никогда не бываетъ очень большою; въ среднемъ она рѣдко превышаетъ аршинъ.

Велика-ли толщина соляного слоя? Этотъ вопросъ до сихъ поръ остается открытымъ. Лѣтъ пятнадцать тому назадъ буреніе озера производилъ горный инженеръ Глушковъ, но его работы отличались слу-

чайнымъ характеромъ и не были доведены до конца. Тѣмъ не менѣе данныя, добытыя имъ, очень интересны. Г. Глушковъ бурилъ озеро въ трехъ мѣстахъ. Самая глубокая буровая скважина была имъ доведена до глубины 23 саженъ. При этомъ было найдено, что соль находится на пути всей скважины, прерываясь мѣстами прослойками глины. Самая толстая прослойка опредѣлилась въ двѣ сажени. Въ концѣ скважины появилась каменная соль, причемъ осталось совершенно невыясненнымъ, на какую глубину тянется послѣдняя.

Изъ предложеннаго краткаго очерка Баскунчака ясно видно, какое огромное количество соли залегаетъ въ немъ. Яма окружностью въ пятьдесятъ верстъ и глубиною хотя бы только въ 23 сажени наполнена солью. Какая должна быть добыча и сколько времени должна она совершаться, чтобы исчерпать все это богатство до дна! Въ настоящее время добывается въ среднемъ до 12 милл. пудовъ въ годъ, но поверхность озера отъ такой добычи совершенно не измѣняется. Нужно еще сказать, что съ разныхъ сторонъ въ озеро впадаютъ соляные ключи, которые, хотя и не отличаются величиной, вносятъ въ него тѣмъ не менѣе массу соли, быть можетъ вполнѣ достаточную для возмѣщенія добываемаго количества. При такихъ условіяхъ это соляное богатство можетъ считаться неисчерпаемымъ.

Какъ же разрабатывается это богатство? Безъ преувеличенія можно сказать, что тѣ способы и пріемы, которые практиковались полвѣка тому назадъ, остались до сихъ поръ безъ всякаго измѣненія. Разница только въ томъ, что прежде добывали соль русскіе рабочіе (почти исключительно крестьяне Пензенской губерніи), теперь же они вытѣснены болѣе дешевыми рабочими-киргизами. Только у одного соледобывателя за послѣднее пятилѣтіе работаетъ нѣсколько десятковъ русскихъ, прочіе же совершенно отъ нихъ отказались. Но и киргизы берутся за эту весьма трудную и плохо оплачиваемую работу очень неохотно и почти исключительно тогда, когда другихъ работъ въ виду не имѣется. Поэтому соледобыватели съ трудомъ находятъ рабочихъ весною, когда киргизы бываютъ заняты на разныхъ промыслахъ, и, въ урожайные годы, во время полевыхъ работъ. Больше всего отнимаютъ рабочихъ рыбные промысла. Соблазняемые относительно хорошими харчами и возможностью принести домой десятокъ рублей, киргизы идутъ туда очень охотно, тогда какъ на Баскунчакѣ рабочихъ почти не остается. Одинъ соледобыватель, возмущенный этимъ явленіемъ, очень серьезно говорилъ о томъ, что киргизамъ слѣдуетъ *воспретить* работать на рыбныхъ промыслахъ, такъ какъ на Баскунчакѣ некому добывать соль. Отчаяніе довело этого господина до того, что онъ совершенно просто придумалъ проектъ закрѣпленія киргизъ къ озеру, какъ будто это такъ и быть должно. Было бы проще взгля-

нуть на это дѣло такъ, что киргизы не идутъ на тяжелую работу потому, что она доставляетъ гроши, а русскихъ соледобыватели сами не зовутъ, потому что они дороги. Выходъ изъ этого труднаго положенія понятенъ самъ собой.

А работа соляныхъ рабочихъ дѣйствительно тяжка. По описанію автора одной спеціальной статьи, начинается она съ разсвѣтомъ и, имѣя два промежутка, употребляемые на ѣду и отдыхъ, въ сложности $2^1/_2$ часа, продолжается до семи часовъ вечера. Молка соли производится подъ жгучими лучами солнца, при ослѣпительной бѣлизнѣ соляного слоя, иногда по поясъ въ разъѣдающей рапѣ, куда рабочіе входятъ голыми ногами. Инструментами служатъ: пудовая пешня и продырявленная лопата, на которую помѣстится также до пуда соли. Рапа производитъ сыпь и болячки, которыя киргизъ покрываетъ даннымъ ему коллодіемъ. Подъ вліяніемъ этого средства болячки заживаютъ, но появляются на другихъ мѣстахъ, и киргизъ цѣлое лѣто тамъ и сямъ замазываетъ свои раны. Нѣтъ ничего удивительнаго, что киргизы бѣгутъ отъ такой работы, которая, помимо своей трудности, еще награждаетъ ихъ болѣзнями, съ которыми такъ или иначе приходится считаться. При всемъ этомъ молка соли, какъ уже выше было сказано, даетъ грошевый заработокъ. Тотъ же авторъ говоритъ, что цѣна за выломку соли въ одинъ годъ доходила до *трехъ рублей пятидесяти коп.* съ тысячи пудовъ. Лица, знакомыя съ дѣломъ, считаютъ, что киргизъ въ среднемъ вырабатываетъ двѣ тысячи пудовъ въ мѣсяцъ. Такимъ образомъ его мѣсячный заработокъ опредѣлялся въ семь рублей. На эти деньги онъ долженъ былъ прокормить свою семью и съэкономить нѣкоторую сумму, посредствомъ которой онъ могъ бы не умереть съ голода въ теченіе зимы. Ясно, что это невозможно и что киргизы идутъ на ломку соли только при вопіющей нуждѣ, которая, впрочемъ, составляетъ, кажется, ихъ постоянный удѣлъ. Нужно еще добавить, что ломщики-киргизы живутъ на озерѣ въ собственныхъ кибиткахъ, а русскіе въ такихъ земляпкахъ, въ какихъ не всякій бы хозяинъ помѣстилъ свой скотъ. Соледобыватели, такимъ образомъ, почти совершенно не тратятся на устройство жилья для своихъ рабочихъ.

Добытая на озерѣ соль доставляется къ берегу въ колымагахъ, запряженныхъ верблюдами или быками, прямо по соляному слою. У одного лишь соледобывателя имѣются длинные мосты, по которымъ соль передвигается въ вагончикахъ, запряженныхъ лошадьми. Скопленіе рабочаго скота на озерѣ служитъ, конечно, причиною загрязненія послѣдняго. При огромной величинѣ озера это загрязненіе незамѣтно, но само собою разумѣется, что оно не служитъ въ пользу чистоты соли. Далѣе, до Владиміровской пристани соль перевозится въ ваго-

нахъ Баскунчакской жел. дороги, а оттуда въ баржахъ на Астрахань, Царицынъ и друг. поволжскіе города, и отчасти на Каму.

Изъ вышеописаннаго ясно, что разработка Баскунчака производится самымъ примитивнымъ путемъ, такимъ же путемъ ведется и доставка соли къ вагонамъ жел. дороги. Интересно прослѣдить, возможны-ли въ томъ улучшенія и дѣлались-ли въ этомъ смыслѣ какія-либо попытки.

Сами соледобыватели мало чего ждутъ отъ будущаго, указывая на малодоходность промысла. Нечего и говорить, что взглядъ этотъ ошибоченъ, такъ какъ малодоходныхъ промысловъ, собственно говоря, не существуетъ. Вся суть въ томъ, какъ и съ какими средствами взяться за дѣло.—До сложенія акциза соляной промыселъ доставлялъ большіе барыши, отчасти вслѣдствіе отсутствія той невозможной конкуренціи, которая явилась въ послѣднее время. Соледобывателями въ то время были преимущественно капиталисты, которые могли бороться съ рынкомъ и, выжидая время, удерживать цѣны отъ чрезмѣрнаго паденія. Со сложеніемъ акциза на Баскунчакѣ явились мелкіе соледобыватели, которымъ, надѣясь поднять промыселъ, доставили облегченный доступъ. Капитала для работы болѣе уже не требовалось. Аренда соляныхъ участковъ производится въ видѣ попудной платы (по 1 коп. съ добываемаго пуда). Залоги, необходимые при обязательной добычѣ *) для правильной разработки и въ видѣ гарантіи опредѣленнаго казеннаго дохода, перестали требоваться; ихъ замѣнили простые приговоры сельскихъ обществъ. Предпринимателямъ явилась возможность приходить на озеро съ пустыми руками. Залоговъ не требуется, а необходимую сумму для разсчета съ рабочими и на пріобрѣтеніе грошевыхъ инструментовъ можно добыть путемъ запродажи соли солепромышленникамъ, выдающимъ задатки подъ «будущую» соль. Само собою разумѣется, что крестьянинъ, въ лицѣ котораго совмѣщается и контора, и приказчикъ, и надсмотрщикъ, можетъ вести дѣло болѣе дешевымъ способомъ, чѣмъ коммерсантъ, ведущій болѣе или менѣе крупное дѣло. Съ другой стороны, не производя никакихъ затратъ на дѣла, онъ довольствуется меньшимъ барышемъ. При такихъ условіяхъ цѣны на соль сразу упали до минимума, а это повело къ дальнѣйшимъ непріятнымъ послѣдствіямъ. Стараясь какъ можно болѣе удешевить вырабатываемый продуктъ, соледобыватели систематически понижали заработную плату, вслѣдствіе чего послѣдняя понизилась до 3 р. 50 к. съ тысячи пудовъ, тогда какъ прежде она доходила до 14 и 20 р.

*) Каждый соледобыватель обязанъ добыть съ каждаго арендованнаго участка не менѣе 100 тыс. пуд. Въ послѣднее время цифра эта для нѣкоторыхъ соледобывателей уменьшилась на половину.

То, что прежде доставляло хорошій заработокъ, за которымъ тысячи русскихъ ломщиковъ являлись на озеро изъ-за столькихъ-же верстъ, въ настоящее время можетъ лишь поддерживать полуголодную жизнь нищаго сосѣда-киргиза.

Есть средство, которое сразу могло-бы измѣнить дѣло. Средство это—машинное производство. Такъ какъ послѣднее требуетъ капитальныхъ затратъ, то оно было-бы подъ силу далеко не всякому, а лишь лицамъ, дѣйствительно обладающимъ суммами, необходимыми на веденіе дѣла, или, по крайней мѣрѣ, соотвѣтствующимъ кредитомъ. Объ этомъ производствѣ, однако, до сихъ поръ еще нѣтъ и помина. Причиною этого выставляютъ на первый взглядъ неопровержимый доводъ—отсутствіе подходящихъ машинъ, которыя пока еще неизобрѣтены. Это можетъ показаться парадоксальнымъ, но доводъ этотъ не заслуживаетъ ни малѣйшаго вниманія. Процессъ добычи соли настолько простъ, что замѣнить ручную работу машинною не составило-бы труда для всякаго свѣдущаго техника. На это нужно только желанье и капиталъ. Если уже давнымъ давно изобрѣтены пишущія машины, если производство спичекъ дѣлается машиннымъ путемъ, почти безъ помощи человѣческихъ рукъ, причемъ машины автоматически рѣжутъ спички, клеятъ коробки и т. д., если посредствомъ машинъ производятся чрезвычайно сложныя дѣйствія, то о машинной добычѣ соли нечего и говорить.

Въ высшей степени желательна постройка такой дороги, которая соединила бы Баскунчакъ съ сѣтью остальныхъ жел. дорогъ и Астраханью. Само собою разумѣется, что постройка дороги спеціально для Баскунчака немыслима; тѣмъ болѣе причинъ было-бы вновь и вновь ходатайствовать о скорѣйшей постройкѣ Астрах. жел. дороги, линія которой, по проекту Ряз.-Уральскаго об-ва, представляется наиболѣе удобной для Баскунчака. Какъ извѣстно, она идетъ отъ слоб. Николаевской мимо озеръ Элтона и Баскунчака, мѣсторожденія каменной соли «Чапчачи» и г. Краснаго-Яра. Отъ себя прибавимъ, что небольшая вѣтка должна проходить по самому Баскунчакскому озеру. При такихъ условіяхъ нагрузка происходила-бы всего одинъ разъ, на озерѣ, а далѣе соль будетъ идти безъ всякихъ перегрузокъ до самого мѣста сбыта,—въ Астрахани, или въ остальной Россіи. Само собою разумѣется, что для успѣшности дѣла предполагается цѣлесообразный тарифъ.

Всякія другія мѣры частнаго характера, имѣющія въ виду оставленіе въ полной силѣ настоящей системы, т.-е. перевозку соли до Владиміровской пристани и погрузку ея въ баржи, не могутъ достигнуть цѣли, такъ какъ лишь на незначительную величину могутъ уменьшить стоимость провоза. Есть, впрочемъ, основанія думать, что черезъ

нѣкоторое время нынѣшнія условія совершенно измѣнятся. Дѣло въ слѣдующемъ.

Въ продолженіе десятковъ лѣтъ Волга, очень безцеремонно обращающаяся со своими берегами, непрерывно рвала берегъ Владиміровской пристани. Лѣтъ двадцать тому назадъ полоса земли, находящаяся на ней въ казенномъ владѣніи, доходила до полуверстной ширины. Въ настоящее время осталась узкая полоска, мѣстами не превышающая 40—50 саж. Подъ вліяніемъ этого соляныя мельницы переносились съ мѣста на мѣсто, все далѣе и далѣе оттѣсняемыя прихотливою рѣкой. Во избѣжаніе полнаго уничтоженія Владим. пристани, берегъ ея въ теченіе 1891 и 1892 годовъ былъ покрытъ прочною каменной сланью, у основанія которой на дно рѣки были опущены каменные тюфяки. Берегъ былъ закрѣпленъ прочно, но результаты получились совершенно неожиданные. Вмѣсто систематическаго обрыванія берега явилось обратное явленіе: занесены пескомъ прибрежныя части. Фарватеръ рѣзко измѣнился, выросли новыя песчаныя косы, и въ томъ мѣстѣ, гдѣ раньше было очень сильное теченіе, образовался затонъ, куда на зиму уже ставятся пароходныя конторки. Въ настоящее время желѣзнодорожная администрація принимаетъ новыя мѣры,—запруживаетъ вышележащіе протоки, съ цѣлью направить главную силу теченія на Владим. пристань и очистить ее отъ песку. Но, какъ слышно, между нею и Волгой соглашеніе не достигнуто: протоки запруживаются, а Волга ихъ расширяетъ и углубляетъ все болѣе и болѣе. Существуютъ самыя серьезныя опасенія, что фарватеръ измѣнится окончательно, и Владим. пристань останется на сухомъ. Послѣднее тѣмъ болѣе вѣроятно, что мы знаемъ, къ какимъ результатамъ приводятъ попытки измѣнить русло Волги. Вспомнимъ только, сколько милліоновъ было безплодно брошено въ воду у Саратова при подходящихъ условіяхъ. Тоже можетъ повториться и здѣсь. Уже и теперь часть каравановъ проходитъ по новому фарватеру, образовавшемуся за островомъ, насыпаннымъ Волгою противъ Владим. пристани. Пройдетъ немного времени,—и всѣ пароходы пойдутъ новымъ путемъ, а усилія нашихъ гидротехниковъ доставятъ къ Владим. пристани воду въ количествѣ, какъ разъ достаточномъ для купанья лягушекъ, на что, тѣмъ не менѣе, потребуются огромныя суммы. Невольно приходитъ въ голову, что лучше махнуть рукой на потраченныя деньги и заблаговременно подыскать мѣсто для устройства новой соляной пристани, чѣмъ все болѣе увеличивать эти суммы съ тѣмъ, чтобы въ концѣ концовъ придти къ такому-же результату.

Это постепенное обмелѣніе Владиміровской пристани лишній разъ указываетъ на желательность проведенія новой дороги.

Думается, что рано или поздно Баскунчакскія условія измѣнятся кореннымъ образомъ, и то мертвое дѣло, которое наблюдается на Баскунчакѣ, существенно оживится. Но это по всей вѣроятности будетъ тогда, когда сплотятся хотя бы только одни крупные соледобыватели, и исчезнетъ та рознь, которая имѣетъ мѣсто между ними въ настоящее время, или когда на Баскунчакѣ явится крупный предприниматель, обладающій энергіей и достаточнымъ капиталомъ для достиженія многихъ желательныхъ реформъ. Рано или поздно, а это сбудется. Требованія на соль не могутъ уменьшиться, для Правительства во всякомъ случаѣ выгоднѣе поддерживать и возможно шире развивать казенный промыселъ, чѣмъ допускать подавленіе его частнымъ, какимъ, напр., является Бахмутъ съ его правильною разработкою и энергичными, умѣлыми владѣльцами. Для того же, чтобы дать толчокъ Баскунчаку, право же не такъ много нужно. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 27 октября № 260 и 3 ноября № 267).

Соляной человѣкъ.

CXLIX.

Вопросъ о мѣстѣ центральной станціи будущей Астрах. жел. дороги.

(Въ виду того, что постройка лѣвобережной дороги, выгодной и полезной для Астрахани, чрезвычайно дорога, а постройка правобережной грозитъ Астрахани обѣднѣніемъ по многимъ отраслямъ торговли и промышленности, авторъ предлагаетъ просить кого слѣдуетъ о постройкѣ правобережной дороги, но съ центральной станціей въ чертѣ г. Астрахани).

Направленіе жел. дороги по лѣвому берегу для г. Астрахани, безспорно, самое выгодное. Проводя дорогу этимъ направленіемъ, съ центральною станціей въ чертѣ города и съ выходомъ желѣзно-дорожнаго рельсоваго пути на пристань по городскому берегу Волги и частью—р. Болды, городъ приметъ къ себѣ всѣ тѣ грузы, которые будутъ направляться по предположенной дорогѣ, а слѣдовательно и всю пользу отъ этого, заключающуюся въ торговлѣ, промышленности и другихъ операціяхъ, связанныхъ съ жел. дорогою, каковыя всецѣло будутъ совершаться въ городѣ, отчего и безъ того торговая и богатая Астрахань выиграетъ еще больше, такъ какъ всѣ предназначенные къ отправкѣ грузы потянутся прямо къ городу, отчего еще увеличится приливъ торговаго народа и торговыхъ операцій. Вообще съ проведе-

ніемъ дороги по лѣвому берегу Астрахань расцвѣтетъ, и цѣнность городскихъ сооруженій еще увеличится, что очень важно, конечно, для тѣхъ, кто владѣетъ недвижимостью въ городѣ и справедливо добивается этого направленія. Дорога этого направленія прорѣзаетъ богатый край, который можетъ дать, при эксплоатаціи дороги, солидный заработокъ мѣстными грузами, преимущественно сельско-хозяйственными произведеніями, а можетъ быть впослѣдствіи пойдутъ и грузы соли. Впрочемъ, это трудно допустить, потому что Баскунчакская соль, вся ея многомиліонная партія, направляется по городамъ всей Волги водянымъ путемъ, фрахтомъ настолько дешевымъ, что провозъ по жел. дорогѣ не въ состояніи конкурировать съ нимъ, разумѣя, конечно, фрахтъ общій, поверстный, а не спеціальный. Соль-же такой продуктъ, гдѣ имѣетъ значеніе одна копейка и даже полукопейка въ пудѣ, что мы и видимъ на дѣлѣ, напр. въ Царицынѣ, гдѣ солеторговцы на одну и туже соль держатъ двѣ цѣны; такъ, напр., цѣна на станціи Грязе-Царицынской жел. дороги до Грязей—десять копеекъ, за Грязи—девять копеекъ. Таковую разницу держатъ для того, что провозъ Бахмутской соли за Грязи къ Царицыну обходится изъ Бахмута дороже по поверстному разстоянію, а поэтому Царицынскіе солеторговцы смѣло держатъ цѣну выше одною копейкой, зная, что Бахмутка къ нимъ не явится, и наоборотъ—держатъ менѣе одною копейкой тамъ, гдѣ является въ торговлѣ соль Бахмутская, провозъ же отъ Царицына дороже, то и приходится регулировать фрахтъ цѣной, чтобы имѣть сбытъ продукта. Этимъ я хочу только сказать,—какое важное значеніе имѣетъ удлиненіе того или другого желѣзно-дорожнаго пути, когда приходится считаться не только что съ пятью коп., но и съ одной копейкой въ пудѣ. Кромѣ того могу еще привести слѣдующій краснорѣчивый фактъ, гдѣ одна копейка въ пудѣ также играла большую роль. Въ то время, когда Ряз.-Уральская жел. дорога приняла Козлово-Тамбовскую и Тамбово-Саратовскую жел. дороги въ собственную эксплоатацію, фрахтъ на керосинъ и нефтяные остатки разсчитала она такъ, что провозъ ихъ въ главные потребительные пункты былъ на одну копейку дешевле противъ фрахта изъ Царицына, и что же? Грузъ этотъ сталъ огромными партіями направляться, обходя Царицынъ, въ Саратовъ, гдѣ и стала сосредоточиваться главная нефтяная торговля. Царицынскіе керосино и нефте-торговцы, видя это, вынуждены были коллективно просить правленіе Грязе-Царицынской жел. дороги уравнять фрахтъ, и послѣ уравненія грузы опять стали направляться въ Царицынъ. Вотъ какъ важны тарифныя ставки, а поэтому нельзя проходить ихъ молчаніемъ и не принимать во вниманіе, а нужно и необходимо серьезно при обсужденіи желѣзно-дорожнаго вопроса считаться съ ними.

Перейдемъ теперь къ тому обстоятельству, что произойдетъ, если жел. дорога будетъ проведена по правому берегу р Волги на Царицынъ съ центральной станціею на Форпостѣ? Посмотримъ, что она дастъ, или, правильнѣе выразиться, что она возьметъ у г. Астрахани. Самого города, конечно, она не возьметъ, такъ какъ, дѣйствительно, города, да еще такіе большіе, какъ Астрахань, не передвигаются, но торговую жизнь она возьметъ, если не всю, то по крайней мѣрѣ половину . Возьметъ именно то, чѣмъ городъ дышитъ, чѣмъ онъ живетъ; она не поглотитъ всѣ эти богатые доходы сразу, но она въ самый короткій срокъ сведетъ ихъ къ минимуму. Всѣ обширные и доходные склады г. Астрахани несомнѣнно опустѣютъ, а слѣдовательно, опустѣетъ и карманъ ихъ владѣльцевъ , потому что будутъ построены обширныя крытыя платформы и пакгаузы желѣзно-дорожные. Квартиры въ арендѣ сильно упадутъ, нѣкоторыя опустѣютъ, а поэтому и самая недвижимость въ цѣнѣ сильно понизится, и въ настоящемъ цвѣтущемъ торговомъ городѣ чрезъ 10—15 лѣтъ много-много кое-чего поубавится, а чтобы не показались читателю строки эти голословными, приведу тому примѣры. Относительно городовъ мнѣ это неизвѣстно, такъ какъ жел. дорогамъ обходить большіе города невыгодно, но укажу на посады, мѣстечки и села. Начну съ посада Дубовки. До проведенія Волго-Донской и Грязе-Царицынской жел. дорогъ, это былъ шумный, торговый посадъ, жизнь въ немъ била ключемъ, всѣ почти для Дона бѣляны съ огромными грузами лѣса съ Камы и притекающихъ къ ней рѣкъ справлялись къ Дубовкѣ, гдѣ разгружались и перевозились на Донъ. Хлѣбомъ грузилось по нѣсколько десятковъ баржей для отправки въ города по Волгѣ. Такъ называемая сплавная майская ярмарка достигала до милліонныхъ оборотовъ, и что же случилось съ посадомъ съ проведеніемъ дорогъ на Царицынъ, сначала Волго-Донской, а затѣмъ и Грязе-Царицынской? Грузы лѣсные стали сплавляться въ Царицынъ, для дальнѣйшей отправки по жел. дорогѣ на Донъ, а хлѣбныхъ грузовъ стали подвозить небольшія партіи, главныя же оттянулись къ станціямъ Грязе-Царицынской жел. дороги. Сплавная ярмарка, въ силу двухъ предыдущихъ причинъ, сама собою упала, и въ настоящее время представляетъ какой-то жалкій сплавъ десятка мелкихъ судовъ съ небольшими запасами товаровъ, да и тѣ, почти всегда на большую половину не расторговавшіяся, приходится отправлять на другія ярмарки, или же снимать лавки и доторговывать въ самомъ посадѣ, что не безубыточно. Самый посадъ упалъ, нѣкоторые дома опустѣли, такъ какъ жильцы переѣхали въ Царицынъ. Дома, прежде стоившіе 15—20 тысячъ, продавались по 4—5 тыс. Тѣмъ временемъ Царицынъ, благодаря двумъ дорогамъ, росъ, обстраивался и украшался, жизнь все болѣе и болѣе дѣлалась въ немъ шумной, и изъ деревни въ настоящее

время онъ сдѣлался однимъ изъ лучшихъ уѣздныхъ городовъ, продолжая расти и шириться до сихъ поръ. Вмѣсто 12 тыс. населенія сейчасъ насчитываются въ немъ съ пришлымъ людомъ до 60 тыс. человѣкъ, и все благодаря жел. дорогамъ, которыя дали ему такой сильный толчекъ. Затѣмъ стоитъ только проѣхаться по жел. дорогамъ, чтобы во-очію убѣдиться, какое вліяніе оказываютъ жел. дороги на близъ лежащія села: старыя пустѣютъ, а около самихъ станцій выростаютъ новыя, цѣлые торговые поселки, ведущіе торговлю на цѣлый округъ. Противъ станцій возводятся цѣлыя улицы и ряды лавокъ, складовъ и разныхъ хлѣбныхъ конторъ и другихъ агентствъ, вся ссыпка хлѣба и торговля ведется здѣсь у станціи, не смотря на то, что поселки эти строятся, во многихъ случаяхъ, на земляхъ помѣщиковъ и за пользованіе ею платятся очень высокія арендныя суммы, но все это оправдывается отъ торговли и промысловъ, благодаря жел. дорогамъ. Найдется очень много селъ и мѣстечекъ, гдѣ жел. дороги взяли отъ одного почти все и отдали со сторицею вновь построеннымъ селамъ и мѣстечкамъ. Поэтому есть основаніе предполагать, что съ проведеніемъ жел. дороги *только* на Форпостъ, какъ *конечный* пунктъ. тоже можетъ случиться и съ г. Астраханью, развѣ только не въ такой степени. А случиться это можетъ по очень многимъ причинамъ: 1) дорога лѣвобережная много дороже и она длиннѣе; 2) дорога на Царицынъ, наоборотъ, дешевая и удобная, да, наконецъ, жел. дорога на Царицынъ есть звено изъ огромной желѣзнодорожной сѣти, самая кратчайшая, самая ровная и самая дешевая. Дорога эта, продленная до Петровска, можетъ собою связать Кавказъ и ускорить сообщеніе центральныхъ губерній съ Каспіемъ, что важно и для государства. Тогда какъ дорога лѣвобережная упрется въ Астрахань, продлить ее некуда, а если бы и пришлось, то надо преодолѣть большія препятствія въ видѣ рѣкъ, рѣченокъ и ериковъ, а потомъ сыпучихъ песковъ,—затраты будутъ огромныя, а выгода отъ этого пока неизвѣстна. Для перевозки же среднеазіатскихъ грузовъ мы имѣемъ Закаспійскую жел. дорогу и Каспійское море съ его огромнымъ флотомъ.

При всемъ этомъ не надо забывать и то, что если, допустимъ, будетъ построена дорога Ряз.-Уральскимъ об-вомъ по лѣвому берегу къ Астрахани, то безошибочно можно сказать, что этимъ обстоятельствомъ об-во Юго-Восточныхъ жел. дорогъ будетъ поставлено въ неотложную необходимость построить свою жел. дорогу изъ Царицына до Форпоста, дабы не допустить, чтобы грузы кавказскіе, закавказскіе, среднеазіатскіе и мѣстные отпали отъ нея, и съ проведеніемъ этой жел. дороги, кратчайшей, дешевой, грузы всѣ двинутся по ней, оставляя въ сторонѣ направленіе лѣвобережное, потому что трудно и невозможно направлять пути къ мѣстамъ, географически невыгодно

постановленнымъ. Лѣвобережная жел. дорога можетъ только впослѣдствіи разсчитывать на грузы, соединившись съ Гурьевомъ, да и то на небольшіе, потому что часть ихъ опять также будетъ подходить на судахъ къ Астраханскому порту.

Разсчитывать-же той или другой жел. дорогѣ на массовую перевозку рыбы, соли, керосину и нефтяныхъ остатковъ очень сомнительно, по слѣдующимъ вѣскимъ причинамъ: во первыхъ, всѣ большія нефтепромышленныя и керосино-заводскія фирмы имѣютъ собственныя огромныя флотиліи, построенныя и приспособленныя спеціально для перевозки керосина и нефтяныхъ остатковъ. Отдавать грузы эти жел. дорогѣ, а собственный флотъ оставлять безъ работы—убыточно и врядъ-ли какое общество, товарищество, или частное лицо на это согласится; вовторыхъ, перевезти ту многомилліонную партію этого продукта—надо имѣть очень большой подвижной составъ жел. дороги. Об-во Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, имѣя въ своемъ распоряженіи огромное количество наливныхъ вагоновъ, какъ собственныхъ, такъ и частныхъ лицъ, все-таки, во время большой отправки и въ отдаленные пункты, испытываетъ недостачу въ вагонахъ и иногда очень чувствительную. Да и самый провозъ продукта этого въ судахъ много дешевле и удобнѣе противъ провоза по жел. дорогѣ. Затѣмъ рыба соленая, не считая зимняго времени и исключая дорогіе сорта, т.-е. красную и свѣжую въ „колымажкахъ", слѣдовательно,—за малымъ исключеніемъ,—пойдетъ водою до Царицына, потому что фрахтъ жел. дороги, какъ-бы онъ ни былъ дешевъ, все-таки въ лѣтнее время не будетъ дешевле пароходнаго; да кромѣ выгоды въ провозѣ, пароходство имѣетъ за собою и другое немаловажное преимущество:—напримѣръ, каждая пароходная пристань, какъ здѣсь, такъ равно и въ Царицынѣ, а въ особенности: Орѣхова, Кашина (бывшая), Иванова и пр. и пр., представляетъ изъ себя торговый рынокъ, гдѣ товары убираются, показываются, продаются и грузятся, а когда нѣтъ спроса, то и лежатъ по недѣлямъ на складѣ при всемъ удобствѣ, безплатно. Вобла-колодка сухая иногда грузится на баржи съ просырью небольшими „корнями" и въ пути до Царицына сохнетъ, тогда какъ при погрузкѣ ее въ Астрахани,—въ вагоны,— за пломбою, товаръ легко согрѣется и испортится безвозвратно, это одно, а другое—разница въ провозѣ въ 20 или болѣе рублей на вагонъ, постоянно отдастъ преимущество пароходству, а удобство у послѣднихъ дошло до того, что для 200 или 300 таръ рыбъ вамъ подадутъ прямо на рыбный промыселъ баржу, для погрузки въ Царицынъ, за одну и туже плату, тогда какъ отъ желѣзной дороги такой любезности никогда не дождетесь, у нихъ все оплачивается копейкою. А поэтому нельзя еще допустить, чтобы прямой разсчетъ собственной выгоды не былъ принятъ кѣмъ-либо во вниманіе, а въ томъ числѣ и рыбопромышлен-

никами. А уже если суждено рыбному рынку изъ Царицына перейти сюда, гдѣ будетъ производится купля и продажа, то и самая отправка грузовъ въ путь, къ станціямъ назначенія, будетъ находиться въ прямой зависимости отъ покупателя, а не отъ продавца, т.-е. рыбопромышленника. Покупатель направитъ товаръ тѣмъ путемъ, гдѣ ему выгоднѣе, а это, внѣ сомнѣній,—путь водяной; если-же это такъ, то пароходство отъ г. Астрахани никуда не уйдетъ и съ этой стороны опасаться нечего.

При сопоставленіи всего вышесказаннаго для гг. Астраханцевъ вытекаютъ два серьезныхъ вопроса: одинъ тотъ, что дорога по лѣвому берегу для города выгодна и полезна, но она чрезвычайно дорога, а поэтому сомнительно, чтобы она была скоро построена. Второй вопросъ не менѣе важенъ, но только въ обратномъ смыслѣ: что если дорога будетъ построена по правому берегу, то Астрахани грозитъ обѣднѣніе по многимъ отраслямъ торговли и промышленности. Поэтому гг. правителямъ города было-бы своевременно немедля обсудить сейчасъ вопросъ правобережнаго направленія и просить кого слѣдуетъ, въ томъ числѣ и правленіе Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, построить дорогу правымъ берегомъ съ обязательнымъ условіемъ устроить *центральную станцію въ чертѣ г. Астрахани* съ полустанкомъ или станціей II класса на Форпостѣ, поддерживая годовое сообщеніе съ городомъ, если не постояннымъ мостомъ, который стоитъ большихъ милліоновъ, то большимъ паровымъ паромомъ, въ зимнее время съ ледорѣзомъ. Тогда чему суждено остаться въ Астрахани,—останется, а что должно отойдти къ Форпосту, того никакими силами въ Астрахани не удержишь. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 30 октября № 263).

И. Кузнецовъ.

CL.

Письмо въ редакцію „Астрах. Вѣстника".

(Желая Астрахани имѣть жел. дорогу, авторъ предлагаетъ оставить желѣзнодорожные диспуты и единодушно просить жел. дорогу, какую изберетъ Правительство).

Позвольте высказать еще нѣсколько словъ по желѣзнодорожному вопросу.

Мнѣ кажется, что для каждаго изъ насъ должно быть безразлично, какая жел. дорога будетъ проведена къ намъ: право или лѣво-

бережная, лишь бы скорѣе она была проведена, и Астрахань не превращалась бы зимою въ нѣчто, похожее на Сахалинъ. Странно, почему желѣзнодорожный вопросъ создалъ у насъ такой расколъ, что даже въ Петровскомъ Обществѣ читался докладъ о наивыгоднѣйшемъ направленіи жел. дороги съ такими подробными статистическими данными, которыхъ намъ, мнѣ кажется, нечего касаться и которыя насъ нисколько не должны интересовать по отношенію къ желѣзнодорожному вопросу.

Читая докладъ Ѳ. С. Малышева, становишься въ тупикъ, что собственно вынудило почтеннаго докладчика на составленіе этого доклада, и стоило ли тратить на это время и труды. Дорога намъ необходима, и естественно, что городская дума, какъ хозяйка города, опасаясь вполнѣ разумно, чтобы ея интересы не пострадали, избрала лѣвобережное направленіе, при которомъ, нѣтъ сомнѣнія, работа будетъ въ городѣ, и рѣшила хлопотать объ этомъ направленіи.

Астраханцы должны хлопотать о жел. дорогѣ единодушно, а не производить расколъ, стараясь подорвать авторитетъ думы и составлять доклады съ вычисленіями пользы той или другой дороги. Неужели можно думать, что тѣ, отъ которыхъ зависитъ рѣшеніе этого важнаго вопроса, понимаютъ меньше нашего, чтобы предпочесть 30-милліонную дорогу 8-милліонной, тѣмъ болѣе, если первая принесетъ еще менѣе пользы.

Поэтому я считаю болѣе разумнымъ оставить всѣ эти желѣзнодорожные диспуты и пренія, которыми такъ увлеклись, и, соединившись въ одно цѣлое, просить жел. дорогу, какую изберетъ Правительство, памятуя, что только при единодушномъ содѣйствіи можно легче достичь рѣшенія столь важнаго вопроса, что... «разъ въ товарищахъ согласья нѣтъ, на ладъ ихъ дѣло не пойдетъ», и что при настоящемъ разладѣ намъ, навѣрно, дольше придется ждать проведенія желѣзной дороги. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 1 ноября № 2575).

И. К.

CLI.

Аппетиты домовладѣльцевъ г. Астрахани.

(Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ).

Небывалое оживленіе царитъ въ Астрахани... Неожиданно выступили и быстро растутъ общественные инстинкты... Всѣми ощущается импульсъ общественной жизни... обыватель проснулся. Онъ мыслитъ

спорить, убѣждаетъ и вопіетъ... Только и слышно: «кто въ Бога вѣруетъ, ратуйте за лѣвую!» Или: «храмы наши *тогда* упадутъ.. городъ уничтожится!» Какого нибуть «знатнаго иностранца» эта домашняя буря пріятно удивила-бы: «Совсѣмъ какъ у насъ, напрасно русскихъ упрекаютъ въ индифферентизмѣ къ общественнымъ дѣламъ». Дѣйствительно, агитація ведется во-всю. Напряженность необыкновенная. Дѣло доходитъ почти до скрежета зубовъ. Обнаруженъ, напримѣръ, фактъ чуть-ли не физической невозможности слушать противное мнѣніе. Дальше итти некуда. Да и это, конечно, показываетъ только на нѣкоторую... некультурность, непривычку къ публичному обмѣну мыслей.

Причина такого сильнаго, невиданнаго у насъ, общественнаго возбужденія кроется въ условіяхъ нашей общественной жизни. Столкнулись, при рѣшеніи вопроса о направленіи проектируемой жел. дороги, интересы промышленнаго капитала съ интересами ренты. Весьма недвусмысленной защитницей послѣдней выступила наша дума, смѣло отождествленная—гибели правобережниковъ ради—съ «гласомъ народа». Послѣднее очень характерно. Извѣстно, что общественные классы въ преслѣдованіи своихъ интересовъ всегда выставляютъ эту фикцію «народнаго» блага. Но мы позволимъ себѣ утверждать, что при современномъ городовомъ положеніи дума можетъ считаться только представительницей обладателей недвижимой собственности опредѣленной стоимости,—не болѣе. Что же касается до «гласа народа», то это—красивая побрякушка, чтобы отвлечь вниманіе отъ слишкомъ пристальнаго анализа квасного патріотизма гг. домовладѣльцевъ въ сторону якобы общественнаго блага. Мы противопоставимъ этой уловкѣ суровыя желѣзныя слова извѣстнаго нѣмецкаго экономиста: «Плату за наемъ дома, насколько она представляетъ процентъ на капиталъ, затраченный на домъ, и его погашеніе, невозможно... смѣшивать съ рентой просто за землю». Такимъ образомъ, въ составъ наемной платы въ качествѣ ея элементовъ входитъ процентъ на затраченный капиталъ и земельная рента. Очевидно, что, благодаря проведенію жел. дороги, можетъ измѣниться размѣръ ренты. Послѣдняя же «отличается очевидною и полнѣйшею пассивностью владѣльца, дѣятельность котораго заключается только въ томъ, чтобы эксплоатировать поступательный ходъ общественнаго развитія, которому онъ ничѣмъ не содѣйствуетъ, рѣшительно ничѣмъ не рискуя, какъ это однако дѣлаетъ промышленный капиталистъ *) и... самою явною эксплоатаціей нищеты, такъ какъ нищета для ренты отъ домовъ представляетъ гораздо болѣе прибыльный источникъ обогащенія, чѣмъ рудники Потози когда-либо были для Испаніи».

*) Домовладѣльцы «такимъ образомъ кладутъ въ собственные карманы результаты общественнаго развитія, происшедшаго безъ ихъ содѣйствія – fruges consumere nati».

Такая голая правда заставитъ кое-кого зажмурить глаза, но многимъ откроетъ ихъ. Она великолѣпно освѣщаетъ причину благородной ревности защитниковъ лѣвобережнаго направленія. На самомъ дѣлѣ, что можетъ быть выгоднѣе для гг. домовладѣльцевъ?...—Громадное населеніе, скученное на тѣсномъ островномъ пространствѣ... наплывъ пріѣзжихъ.... цѣлая армія рабочихъ разныхъ профессій,—все это вызываетъ страшный спросъ на квартиры, поднимаетъ до фантастическихъ размѣровъ цѣну на земельную собственность.... Въ результатѣ 5—6—7—8 и т. д.—этажные дома!!! Боже! какъ же тутъ не возопить о гибели города, о паденіи храмовъ отъ дороги по правому берегу. Слишкомъ уже чудная перспектива для аппетитовъ гг. домовладѣльцевъ, чтобы не поиграть на струнѣ любви къ «родной», «исторической», «многопережившей» и т. д. Астрахани. Но кого убаюкаетъ эта, съ позволенія сказать, волчья пѣсенка?

Проведеніе жел. дороги по правому берегу обѣщаетъ, по словамъ г. Малышева (нѣкотораго авторитета въ данномъ случаѣ), быстрый, могучій подъемъ производительныхъ силъ мѣстнаго края. Всѣ крупные капиталисты подтверждаютъ это. Чего же другого нужно въ данное время для Астрахани? Капитализація предпріятій ведетъ за собой техническій прогрессъ, а слѣдовательно и прогрессъ культурно-общественный. «Сила капитала—сила знаній!» Промышленный капиталъ—вотъ что выведетъ насъ, русскихъ, изъ ея настоящаго, обиднаго для всякаго здороваго русскаго самолюбія, положенія и соединитъ неразрывными узами съ культурной семьей народовъ Запада. Развитіе крупныхъ торгово-промышленныхъ предпріятій дастъ Астрахани—независимо отъ того, перейдетъ она или нѣтъ,—громадное населеніе, чудныя зданія, прекрасныя набережныя, мосты, трамваи, электричество, морскіе каналы—вообще все, о чемъ теперь даже и мечтать нельзя, не просдывъ вольнодумцемъ. Такъ гдѣ вамъ, гг. домовладѣльцы, апатично, безъ всякаго труда, собирающіе жатву ровно 12 разъ въ годъ, тягаться съ такой силой?.. Умолкните и бросьте дурную привычку сваливать «съ больной головы на здоровую». «Мы,—говорятъ, гласъ народа, сама Астрахань!» Бѣдные! Вамъ приходится прятаться подъ «народное благо» собственнаго сочиненія...

Впрочемъ это только одна уловка... Была еще болѣе удачная (?) попытка отождествить свои интересы съ правительственными. Выставлялось на видъ, что въ проведеніи жел. дороги по лѣвому берегу заинтересовано само государство (мало всей Астрахани!). Но это чистѣйшее недоразумѣніе. Современная финансовая наука центръ тяжести государственнаго хозяйства переноситъ на тотъ видъ государственныхъ доходовъ, который имѣетъ общественно-правовой характеръ (обложеніе доходовъ и пр.). Всѣми признано, что богатство національное—богат-

ство государственное. Поэтому правобережное направленіе способствуя быстрому росту промышленности, тѣмъ самымъ принесетъ казнѣ гораздо болѣе, чѣмъ послѣдняя выиграетъ, благодаря большей доходности оброчныхъ статей по лѣвому берегу; значеніе послѣднихъ въ современномъ государственномъ хозяйствѣ становится все болѣе и болѣе ничтожнымъ (о послѣднемъ см. И. И. Янжула «Начала финанс. науки»). Такимъ образомъ, если принять во вниманіе интересы промышленнаго капитала и интересы—весьма реальные—тѣхъ, кому приходится терпѣть отъ высокихъ квартирныхъ цѣнъ, то ясно, на чью сторону должны склониться симпатіи всѣхъ, желающихъ *дѣйствительнаго,* а не «домовладѣльческаго» блага родному городу. («Астрахан. Листокъ» 1897 г. 2 ноября № 266).

Ковновъ.

CLII.

Какъ быть?

(По поводу заявленія, сдѣланнаго 7 и 23 октября 1897 г., о томъ, будтобы г. Министръ Финансовъ дастъ, подъ обезпеченіе подвижнымъ составомъ, на углубленіе Волги отъ Астрахани до моря семимилліонную ссуду тому об-ву, которому отдадутъ постройку Астрах. жел. дороги.)

Изъ сужденій о предпочтительности того или другого направленія Астрах. жел. дороги обнаружился, между прочимъ, фактъ большой важности, на который до сихъ поръ не обращено должнаго вниманія.

Оказывается, что вопросъ объ углубленіи фарватера Волги для безпрепятственнаго прохода судовъ съ моря прямо къ Астрахани находится въ самой тѣсной связи съ будущей жел. дорогой: *необходимая на это дѣло ссуда (7 милл. р.) будетъ выдана тому об-ву, которое получитъ право постройки дороги, подъ обезпеченіе ея подвижнымъ составомъ* («Астрах. Листокъ» 1897 г. 10 окт. № 245; «Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 25 окт. № 2568). Такимъ образомъ, ходатайствуя о проведеніи жел. дороги по лѣвой сторонѣ, наша городская дума въ тоже время ходатайствуетъ также и о томъ, чтобы передать право проведенія морскаго канала Ряз.-Уральскому об-ву.

Между тѣмъ въ засѣданіи 23 октября говорилось, что *„главною цѣлью названнаго об-ва является перенесеніе товарнаго движенія Поволжья въ районъ своихъ собственныхъ сѣтей, и если его цѣли удадутся, то это крайне вредно отзовется на Астрахани, тѣмъ*

болѣе, что оно не стѣсняется никакими правилами и уставами. Оно и теперь для достиженія своихъ замысловъ устроило громадное Восточное общество, прихватило къ себѣ пароходное общество по Волгѣ и, чтобы половчѣе зацѣплять клієнтовъ, связало ихъ съ безусловно зависимымъ отъ него Торгово-промышленнымъ банкомъ"
(См. докладъ г. Малышева въ собраніи Петр. Об-ва 23 октября).

Если мыслимо и возможно нанести вредъ Астрахани перенесеніемъ товарнаго движенія съ дешеваго воднаго пути на болѣе дорогой рельсовый, то, конечно, эта коварная цѣль будетъ достигнута скорѣе въ томъ случаѣ, когда въ добавокъ къ имѣющимся средствамъ Ряз.-Уральское об-во получитъ еще въ свое распоряженіе жел. дорогу и каналъ. Единственнымъ утѣшеніемъ для Астрахани будетъ тогда развѣ то обстоятельство, что Ряз.-Урал. об-во, проводя каналъ, должно волей-неволей устроить товарныя пристани на городской землѣ, по Волгѣ и Болдѣ, вблизи своей станціи; отъ этого городскіе доходы нѣсколько поднимутся, торговля немножко оживится, и—пожалуй—увеличится притокъ населенія.

Въ еще худшее положеніе попадутъ Астраханцы, когда концессія на жел. дорогу будетъ передана Юго-Восточному об-ву. Устроивъ каналъ, оно также устроитъ и пристани для грузовыхъ судовъ, только не на Астраханской, а на Форпостинской сторонѣ. Весьма сомнительно, чтобы удалось заставить Юго-Восточное об-во перенести пристани на городской берегъ. Имѣя въ своихъ рукахъ каналъ и дорогу, оно явится полнымъ хозяиномъ положенія и не позволитъ диктовать себѣ никакихъ условій. Можно даже предвидѣть, что на благоустройство своихъ пристаней оно не пожалѣетъ средствъ и сдѣлаетъ ихъ несравненно болѣе удобными, чѣмъ городскія.

Наконецъ, можетъ легко случиться, что, въ виду отсутствія единства по вопросу о выборѣ направленія, Правительство вовсе не разрѣшитъ дороги. Вмѣстѣ съ этимъ отказомъ Астрахань лишится и канала, который дѣйствительно необходимъ для развитія ея транзита.

Положеніе не изъ красивыхъ: если дадутъ лѣвобережную дорогу, то Ряз.-Уральское об-во перенесетъ товарное движеніе въ свои сѣти; если дадутъ правобережную, то Юго-Восточное об-во, забравъ въ свои руки каналъ, подорветъ значеніе Астраханскихъ пристаней, а если не дадутъ никакой дороги, то нашъ фарватеръ останется безъ улучшеній.

Какъ же тутъ быть? («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 2 ноября № 2576).

Пр—нъ.

CLIII.

Предстоящій крахъ г. Астрахани.

(Доказывается возможность неизбѣжнаго раззоренія Астрах. домовладѣльцевъ, банковъ, ихъ вкладчиковъ, и вообще всего г. Астрахани, въ случаѣ проведенія жел. дороги по правому берегу р. Волги).

До сихъ поръ вопросъ о направленіи Астрах. желѣзнодорожной линіи обсуждался въ Астрахани лишь въ чисто коммерческихъ цѣляхъ, при томъ, главнымъ образомъ, въ интересахъ крупной промышленности, и только г. Склабинскій въ собраніи Петровскаго Общества коснулся желѣзнодорожнаго вопроса съ точки зрѣнія городскихъ интересовъ, успѣвъ высказаться лишь отчасти. Мы, домовладѣльцы Астрахани, хорошо понимаемъ, съ какой стороны подходитъ къ желѣзнодорожному вопросу своимъ докладомъ г. Малышевъ, пугающій противниковъ дороговизной сооруженія пути по лѣвой сторонѣ Волги, отъ самой Астрахани, и дороговизной ея тарифа; и не можемъ не согласиться съ возраженіемъ «лѣвобережника» г. Аб., указавшаго возможность прибыльнаго возмѣщенія желѣзнодорожныхъ затратъ по лѣвобережью, также обѣщающему массовые грузы. Но если правобережники кладутъ въ тарифныхъ соображеніяхъ тридцать вторыя доли копеекъ въ интересахъ крупныхъ капиталовъ,—доли, ограничивающія лишь прибыль капиталистовъ, но нисколько не могущія, по незначительности своей и въ силу конкуренціи, возвысить цѣнность провозимыхъ товаровъ, то справедливо-ли ради этого приносить въ жертву достояніе другихъ всѣхъ обывателей Астрахани, у многихъ послѣднее?

Какъ гражданинъ и уроженецъ Астрахани, интересы которой мнѣ дороги, я позволю себѣ высказаться по желѣзнодорожному вопросу въ защиту *домовладѣльчества, город. интересовъ* и *квартиронанимателей.*

Никто, конечно, не станетъ оспаривать тотъ фактъ, что желѣзн. дороги и судоходство существуютъ лишь грузами, а не пассажирами. Г. Малышевъ, стоящій во главѣ правобережья, сгруппировавъ матеріалъ, говорящій лишь въ пользу этого направленія, самъ проводитъ мысль, что жел. дорога въ отправкѣ грузовъ, идущихъ чрезъ Каспій внутрь Россіи и обратно, служитъ *необходимымъ дополненіемъ* судоходству. А при такихъ условіяхъ, съ проведеніемъ правобережнаго желѣзнодорожнаго пути, судоходство съ его пристанями, а для большаго удобства и конторы должны постепенно перейти на правый берегъ. Это выгодно для судоходства не только въ интересахъ меньшаго платежа аренды за мѣста подъ пристани, такъ дорогія въ Астрахани, но

и въ цѣляхъ устраненія расходовъ по излишней перегрузкѣ товаровъ чрезъ Волгу, на лѣвый берегъ—къ Астрахани. Всѣ товары, въ особенности подвезенные съ Каспія въ концѣ навигаціи, не могутъ идти съ наступленіемъ зимы иначе, какъ желѣзнодорожнымъ путемъ. А разъ это такъ, то для чегоже, спрашивается, имѣть большія и дорогія товарныя пристани и конторы въ Астрахани, если само торговое дѣло требуетъ постояннаго присутствія его руководителей въ пунктѣ отправки и полученія товаровъ. И если прибавить къ тому еще и сравнительную доступность, хотя-бы на первое время, аренды на новыхъ мѣстахъ, то быстрый переходъ за Волгу торговыхъ дѣлъ, а съ ними и людей, является, на мой взглядъ, очевиднымъ. Этотъ переходъ вызоветъ тамъ строительную горячку; она обезпечитъ постоянный съ каждымъ годомъ возрастающій сбытъ строительнаго матеріала, и лѣсныя пристани постепенно, одна за другой, потянутся на правый берегъ, какъ болѣе удобный, просторный и сравнительно болѣе дешевый и для аренды. Если Астрахань считается по преимуществу торговымъ городомъ, если по переписи торговый классъ составляетъ подавляющее большинство жителей этого города, то судите сами, какую часть населенія отвлекутъ за Волгу интересы перенесенныхъ туда всѣхъ торговыхъ дѣлъ, которыми только и жива Астрахань?

Ростъ праваго заволжья—постепенный, но постоянный. Тамъ, именно тамъ, а не въ Астрахани, сгруппируется и пришлое населеніе, вызванное изъ другихъ губерній интересами, которые обѣщаетъ жел. дорога. Сообразно съ этимъ, будетъ все больше и больше глохнуть Астрахань. Спросъ на квартиры въ самомъ городѣ уменьшатся; конкуренція домовладѣльцевъ вызоветъ сильное пониженіе квартирной платы, паденіе которой въ пустѣющемъ городѣ будетъ усиливаться съ каждымъ годомъ. Я остановлюсь на томъ близкомъ моментѣ состоянія г. Астрахани, когда свободный выборъ квартиръ собьетъ плату за нихъ только до половины ихъ настоящей стоимости. Масса пустующихъ, полузаброшенныхъ зданій, при сильномъ пониженіи доходности имуществъ, вызоветъ домовладѣльческій кризисъ, а онъ потребуетъ новую переоцѣнку для взиманія казеннаго и городского налога. Переоцѣнка эта установитъ новую подоходную стоимость имуществъ, покрайней мѣрѣ вдвое меньшую прежней. Какъ извѣстно, банки и частныя лица даютъ ссуду подъ недвижимую собственность сообразно доходу ея. Разъ доходность имущества пала вдвое, тогда банки, въ силу своихъ уставовъ, а частные кредиторы, съ окончаніемъ срока закладныхъ, потребуютъ съ должниковъ уплаты покрайней мѣрѣ половинной ссуды. Но гдѣ же задолженные Астраханцы возьмутъ деньги, если имущества ихъ заложены: въ трехъ банкахъ на сумму около $2^1/_2$ милліоновъ только у двухъ извѣстныхъ ростовщиковъ, по свѣдѣніямъ нотаріаль

нымъ, на сумму до 1½ милліона. если масса имуществъ находится въ залогѣ и у другихъ частныхъ лицъ? Въ Астрахани, какъ городѣ, существующемъ исключительно торговлею, не заложенное имущество является рѣдкостью, и всѣ эти милліонныя ссуды убиты или въ торговое дѣло, или въ самыя постройки. Неплатежъ дастъ сигналъ къ продажѣ этихъ зданій съ торговъ. Но кому же нужны нетолько бездоходныя, но даже убыточныя имущества въ мѣстности, надъ процвѣтаніемъ которой поставленъ всѣмъ очевидный крестъ? Въ силу обстоятельствъ, множество имуществъ останется за банками. Но, съ другой стороны, откуда банки будутъ возвращать вклады, если милліонныя суммы ихъ убиты на никому уже ненужныя имущества?

Я остановлюсь пока на этихъ соображеніяхъ, указывающихъ на возможность раззоренія Астраханскихъ домовладѣльцевъ, банковъ, а съ ними вкладчиковъ, и перейду *къ интересамъ города.*

По городской смѣтѣ за послѣдній годъ оброчныя статьи, въ томъ числѣ пароходныя, лѣсныя пристани, мѣста по берегу Волги, сдаваемыя подъ складъ матеріаловъ, бондарныя заведенія и т. п., даютъ городу доходъ до 400 тысячъ рублей. Если эти доходы уплывутъ хоть въ половинной части своей за Волгу,—а иначе и быть не можетъ по вышеприведеннымъ соображеніямъ,—если оцѣночный налогъ, равный теперь 116 т. р., при дешевизнѣ квартиръ, падетъ до половины, если правобережная дорога перенесетъ къ себѣ, какъ это и должно быть, пока хоть часть торговыхъ сдѣлокъ и тѣмъ уменьшитъ 50-тысячный доходъ города съ условій, векселей и торговыхъ документовъ хотя бы до половины, если переносъ этихъ сдѣлокъ увлечетъ за собой гостинницы и съѣстныя лавки, существующія главнымъ образомъ для торговыхъ людей, и акцизъ съ нихъ падаетъ съ 60 т. р. хотя до ½, то съ теперешнихъ 760 тыс. руб. городской доходъ въ недалекомъ будущемъ падетъ до 400 тыс. руб. Откуда же брать деньги на удовлетвореніе хотя бы обязательныхъ расходовъ? Возразятъ: — уменьшатся соотвѣтственно и городскіе расходы. Но если районъ мѣстности, занятой Астраханью, останется тотъ же, развѣ является возможность сократить расходъ на пожарную и полицейскую часть, равный 130 тыс. руб.,—уменьшить издержки въ 22½ тыс. р. на освѣщеніе, и безъ того плохое; наконецъ, развѣ возможно не погашать уже опредѣленныя суммы городскихъ долговъ, не выдавать назначенныхъ пенсій, не содержать хотя бы уже существующихъ богоугодныхъ заведеній, не платить казеннаго налога и страховой преміи за городскія имущества? Очевидно, сокращеніе должно пасть на расходы въ 67½ тыс. руб. по благоустройству площадей, улицъ, мостовъ и валовъ, на расходы въ 88 тыс. р. по народному образованію и на издержки по медицинской части, равныя 91 тыс. р. Казалось бы, съ уменьшеніемъ населенія въ

Астрахани, сокращеніе расходовъ, и то самое не большое, на двѣ послѣднія надобности возможно. Но развѣ въ данное время постановка этихъ дѣлъ соотвѣтствуетъ дѣйствительнымъ потребностямъ? Теперь, при 100 тыс. населеніи города, масса дѣтей, желающихъ учиться, остается за флагомъ, по недостатку школъ, и масса больныхъ остается безъ медицинской помощи по недостатку мѣстъ въ больницахъ; съ уменьшеніемъ населенія дѣло народнаго образованія и медицинской помощи, при сохраненіи теперешнихъ расходовъ, войдетъ лишь въ норму, соотвѣтствующую потребностямъ. Наконецъ, во что обратятся наши улицы, площади, мосты, валы, и не затопитъ ли насъ въ одну изъ весенъ Волга, если прекратить или хотя сократить и безъ того ничтожный на все это расходъ? Но, повторяю, откуда городу брать средства на покрытіе его страшныхъ ежегодныхъ дефицитовъ?...

Въ заключеніе я спрошу и гг. квартиронанимателей: сладко ли имъ будетъ жить въ томительно скучномъ умирающемъ городѣ, гдѣ нѣтъ заработковъ,—гдѣ, при сокращеніи городскихъ расходовъ, многимъ негдѣ будетъ учиться, негдѣ лѣчиться,—гдѣ вѣковая грязь, при отсутствіи средствъ на поддержку городского благоустройства, дастъ себя почувствовать неизмѣримо сильнѣе, чѣмъ дороговизна квартиръ?

Ужели возможно допустить разореніе города съ его коренными жителями, на созданіе и благоустройство котораго затрачены усилія трехъ вѣковъ и убиты сотни милліоновъ рублей? («Астрах. Листокъ» 1897 г. 3 ноября № 267).

Астраханскій домовладѣлецъ.

CLIV.

Прямой тарифъ для торговыхъ сношеній съ закавказьемъ и закаспійскимъ краемъ.

Въ минувшемъ мѣсяцѣ вступило въ дѣйствіе новое, значительно дополненное, изданіе тарифа на перевозку грузовъ въ такъ-называемомъ прямомъ Кавказско-Закаспійскомъ сообщеніи, т. е. отъ станцій жел. дорогъ до портовъ Чернаго, Азовскаго и Каспійскаго морей и до пристаней рѣки Волги, а также въ обратныхъ направленіяхъ.

По этому поводу не безъинтересно вспомнить, говоритъ «С.-П.Б.В.», что еще года $1^1/_2$ тому назадъ товарное сообщеніе съ Закавказьемъ и Закаспійскимъ краемъ составляло какъ бы монополію Петербурга, Риги и нѣсколькихъ станцій Московскаго и Варшавскаго

промышленныхъ районовъ: только между этими пунктами, съ одной стороны, и Закавказскою и Закаспійскою областями, съ другой, были установлены прямые и притомъ довольно дешевые тарифы для взаимнаго товарнаго обмѣна; остальной же Россіи предоставлялось отправлять грузы на станціи Закавказской и Закаспійской жел. дорогъ или направлять ихъ туда такъ называемымъ ломаннымъ сообщеніемъ, крайне неудобнымъ и очень дорогимъ, т. е. отправить, напр., грузъ по желѣзно-дорожной накладной до Черноморскаго порта (Одессы, Николаева и др.), здѣсь его принять отъ жел. дороги и передать на пароходъ, а затѣмъ, получивъ его въ Батумѣ съ парохода, сдать, по новой накладной, къ дальнѣйшей перевозкѣ по Закавказской жел. дорогѣ, разумѣется, съ повтореніемъ того-же самаго, въ случаѣ отправленія груза черезъ Каспійское море до одной изъ станцій Закаспійской жел. дороги.

Отправки ломаннымъ сообщеніемъ, очевидно, были возможны не иначе какъ при помощи посредниковъ. Приходилось прибѣгать къ посредничеству транспортныхъ конторъ, имѣвшихъ свои агентства въ портахъ. Кромѣ того перевозка ломаннымъ сообщеніемъ обходилась чрезвычайно дорого, такъ какъ желѣзнодорожную провозную плату приходилось разсчитывать отдѣльно за протяженія общей рельсовой сѣти и отдѣльно по мѣстному тарифу Закавказской жел. дороги, который установленъ въ очень высокихъ размѣрахъ, и для многихъ грузовъ приблизительно въ полтора раза превращаетъ соотвѣтственныя платы, примѣняемыя на общей сѣти. Естественно поэтому, что при такихъ условіяхъ большая часть Россіи не входила ни въ какія торговыя сношенія съ Закавказьемъ и Закаспійской областью.

При общемъ направленіи дѣятельности нашихъ тарифныхъ учрежденій, послѣднія не могли не обратить вниманія на указанное ненормальное положеніе дѣлъ такой важности, какъ торгово-промышленныя сношенія Европейской Россіи съ окраинами. Былъ предпринятъ цѣлый рядъ работъ, въ результатѣ которыхъ явился новый тарифъ прямого Кавказско-Каспійскаго сообщенія. При составленіи этого тарифа были намѣчены и дѣйствительно осуществлены двѣ главныя цѣли: включеніе въ прямое сообщеніе всѣхъ станцій нашей общей рельсовой сѣти и примѣненіе въ этомъ прямомъ сообщеніи общаго, дѣйствующаго на русскихъ жел. дорогахъ, грузоваго тарифа (такъ называемаго тарифа жел. дорогъ I и II группы), съ разсчетомъ желѣзнодорожной платы за сплошное протяженіе пробѣга груза по общей сѣти и по Закавказской жел. дорогѣ (Закаспійская жел. дорога, по особеннымъ условіямъ ея эксплоатаціи, и въ прямыхъ сообщеніяхъ примѣняетъ свой мѣстный, довольно высокій, тарифъ). Этотъ общій тарифъ (I и II группы) для многихъ грузовъ оказался выше прежнихъ тарифовъ прямого сообщенія

Петербурга, Риги, Москвы и Варшавы съ Закавказьемъ и Закаспійскимъ краемъ. Поэтому, во избѣжаніе слишкомъ рѣзкаго повышенія провозныхъ платъ, въ новомъ тарифѣ Кавказско-закаспійскихъ сообщеній для нѣкоторыхъ грузовъ, преимущественно для имѣющихъ сбытъ за предѣлами нашихъ средне-азіатскихъ владѣній, были установлены нѣсколько пониженныя платы противъ общаго тарифа. Для того же громаднаго числа станцій нашей рельсовой сѣти, которыя теперь только впервые были включены въ это прямое сообщеніе, примѣненіе въ прямомъ ихъ сообщеніи съ Закавказьемъ и Закаспійской областью общаго тарифа, да притомъ еще съ разсчетомъ платы за сплошное протяженіе перевозки по линіямъ сѣти и по Закавказской жел. дорогѣ въ виду значительныхъ процентныхъ скидокъ на большихъ разстояніяхъ, дало, во всякомъ случаѣ, весьма значительное пониженіе провозныхъ платъ, сравнительно съ прежними платами ломаннаго сообщенія, не говоря уже о томъ, что съ установленіемъ новаго тарифа всѣмъ этимъ станціямъ были предоставлены всѣ вышеуказанныя, столь важныя для товарнаго обмѣна, удобства и выгоды прямого сообщенія, которыхъ онѣ прежде были лишены.

Новый тарифъ, о которомъ идетъ рѣчь, былъ введенъ въ дѣйствіе 1 мая 1896 г. и въ настоящее время появился вторымъ изданіемъ, замѣнившимъ собою предшествовавшее. Въ него включено много исправленій, измѣненій и дополненій, накопившихся за этотъ сравнительно короткій промежутокъ времени въ такомъ количествѣ, которое уже значительно затрудняло пользованіе тарифомъ.

Сущность этого тарифа заключается въ томъ, что онъ даетъ возможность отправить грузъ малою или большою скоростью, а также съ пассажирскими и товаро-пассажирскими поѣздами, прямымъ сообщеніемъ отъ любой станціи нашей, непрерывно связанной, рельсовой сѣти (за исключеніемъ Сибирской жел. дороги) до станціи Закавказской и Закаспійской жел дорогъ, до портовъ Чернаго, Азовскаго и Каспійскаго морей и до пристаней р. Волги, а также обратно—отъ этихъ станцій, портовъ и пристаней до любой станціи сѣти, въ направленіяхъ черезъ Одессу, Севастополь, Ѳеодосію, Николаевъ, Новороссійскъ, Таганрогъ, Ростовъ, Петровскъ, Царицынъ, Саратовъ, Камышинъ, Покровскую слободу, Самару, Сызрань и Батраки. Морская и рѣчная перевозка грузовъ совершается пароходствами, участвующими въ прямомъ сообщеніи, на основаніи договора съ жел. дорогами, въ обязательные сроки и за точно опредѣленные фрахты (сроки и фрахты указаны въ тарифѣ, причемъ фрахты причисляются въ общую сумму провозной платы).

Одновременно съ новымъ изданіемъ разсматриваемаго тарифа, въ видѣ приложенія къ нему, въ минувшемъ мѣсяцѣ впервые введенъ въ

дѣйствіе объединенный тарифъ для такого же прямого товарнаго сообщенія между (т. е. отъ и до—туда и обратно) 1) станціями Закаспійской жел. дороги, съ одной стороны, и станціями Закавказской жел. дороги, а также портами Каспійскаго моря, пристанями р. Волги и портами Чернаго и Азовскаго морей съ другой стороны; 2) станціями Закавказской жел. дороги съ одной стороны и портами Каспійскаго моря, пристанями р. Волги и портами Чернаго и Азовскаго морей—съ другой стороны, и 3) портами Чернаго и Азовскаго морей съ одной стороны и портами Каспійскаго моря—съ другой стороны.

Нельзя не упомянуть еще объ одной существенной особенности прямого Кавказско-Закаспійскаго сообщенія. Въ этомъ сообщеніи перевозка грузовъ отъ станцій непрерывно связанной рельсовой сѣти до вышеупомянутыхъ передаточныхъ портовъ Чернаго моря и пристаней р. Волги (или обратно — отъ этихъ портовъ и пристаней до станцій сѣти) допускается только въ опредѣленныхъ для каждой станціи и для каждаго порта и каждой пристани направленіяхъ, указанныхъ въ особыхъ таблицахъ, составляющихъ отдѣльную самостоятельную часть тарифа прямого Кавказско-Закаспійскаго сообщенія. Между тѣмъ, на практикѣ допускалось столько отступленій отъ указаннаго правила, что, по поводу вступленія въ дѣйствіе новаго изданія тарифа, коммерческій отдѣлъ департамента жел. дорогъ призналъ необходимымъ издать по казеннымъ жел дорогамъ циркуляръ, въ которомъ разъясняется, что перевозка грузовъ прямого Кавказско-Закаспійскаго сообщенія можетъ быть совершаема только въ направленіяхъ, перечисленныхъ въ тарифѣ этого сообщенія въ упомянутыхъ выше таблицахъ, а потому при требованіи отправителя перевезти грузъ въ какомъ либо иномъ, не показанномъ въ этихъ таблицахъ, направленіи, слѣдуетъ отказывать въ выдачѣ прямой накладной и предупреждать отправителя, что въ такомъ случаѣ его грузъ можетъ быть направленъ только до ближайшаго порта или ближайшей пристани передачи, гдѣ грузъ долженъ быть выкупленъ и сданъ пароходству уже безъ посредства пристанской или портовой дороги, причемъ къ такимъ перевозкамъ не можетъ быть принимаемъ и разсчетъ платы за сплошное желѣзнодорожное протяженіе до станціи назначенія. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 3 ноября № 267).

CLV.

Краткій обзоръ нашей торговли съ Средней Азіей съ начала XVIII столѣтія.

(Къ желѣзнодорожному вопросу.)

Въ настоящее время разгорѣлся въ двухъ противоположныхъ лагеряхъ ожесточенный споръ: по какому берегу провести жел. дорогу къ Астрахани? Много уже бумаги истрачено, а вопросъ все еще остается открытымъ. Въ видахъ этого я позволяю себѣ подѣлиться съ читателями тѣми соображеніями и данными, которыя заставляютъ меня склониться на сторону лѣвобсрежниковъ. Прежде всего нахожу нужнымъ предпослать краткій обзоръ нашей торговли съ Средней Азіей съ начала XVIII столѣтія.

Въ 1713 году прибылъ въ Астрахань съ русскими купцами туркменъ Ходжи Нефесъ и объявилъ за тайну, что въ рѣкѣ Аму-Дарьѣ находится золотой песокъ, который хивинцы стараются скрыть отъ русскихъ, вслѣдствіе чего недалеко отъ того мѣста, гдѣ Аму-Дарья впадаетъ въ Каспійское море, отвели рѣку въ Аральское море. Существованіе золота въ этой рѣкѣ подтвердилъ тогда и хивинскій посланникъ въ Петербургѣ. Сибирскій губернаторъ князь Гагаринъ донесъ Петру Великому, что въ Малой Бухаріи, откуда вытекаетъ рѣка Аму, есть рѣчка Эркетъ, содержащая въ себѣ золотоносный песокъ, который прибрежные жители промываютъ съ водою. Дворянинъ Трутниковъ, путешествовавшій тогда по Бухаріи, купилъ у одного эркетскаго купца мѣшокъ золотой пыли и доставилъ его въ Петербургъ. Эту пыль признали здѣсь за чистое золото, нѣсколько блѣднаго цвѣта.

Петръ I, давно мечтавшій о сношеніяхъ съ азіатскими государствами, снарядилъ двѣ экспедиціи. Одна изъ нихъ отправилась въ Хиву изъ Сибири по рѣкѣ Иртышу, а другая по Каспійскому морю. Они должны были, овладѣвъ Хивою, рѣкой Аму-Дарьей и городомъ Эркетомъ, проникнуть въ Индію—до столицы великаго могола. Начальникомъ первой экспедиціи былъ назначенъ подполковникъ Бухгольцъ, а второй—крещенный кабардинецъ князь Александръ Бековичъ.

Въ 1715 году Бухгольцъ съ отрядомъ изъ 2932 человѣкъ отправился по Иртышу на дощаникахъ и лодкахъ и прибылъ къ Ямышевскому озеру, гдѣ заложилъ крѣпость. Будучи въ ней окруженъ калмыками Черинъ-Дундука и потерявъ много людей отъ скорбута, онъ возвратился съ 700 человѣкъ къ устью рѣки Оми, гдѣ заложилъ и городъ Омскъ. Въ 1717 году эта экспедиція была возобновлена по

начальствомъ подполковника Ступина, который въ 1719 году прошелъ въ 12 дней путь къ верховьямъ Иртыша, но также былъ остановленъ калмыками.

Начальникъ каспійской экспедиціи, князь Бековичъ, предварительно обозрѣвъ (1715 г.) восточный берегъ Каспійскаго моря и снявъ съ него карту, въ 1716 году построилъ три крѣпости: первую на мысѣ Карагазскомъ, вторую при устьѣ Бехтиръ-Лимана, названную Александровской, и третью у Красноводскаго залива. Всѣ эти три крѣпости онъ снабдилъ гарнизономъ и въ 1717 году вернулся въ Астрахань. Въ февралѣ того-же года Бековичъ отправился въ Хиву моремъ съ отрядомъ въ 3200 челов. и, прибывъ къ устью рѣки Яика (Уралъ), высадилъ войско въ Гурьевѣ на берегъ и продолжалъ походъ сухимъ путемъ (Усть-Уртомъ). Послѣ шестидневнаго марша Бековича нагналъ курьеръ отъ государя съ повелѣніемъ отправить прямымъ путемъ надежнаго развѣдчика въ Индію. Князь Бековичъ отрядилъ развѣдчикомъ туда майора Тевкелева. Нѣсколько ранѣе онъ отправилъ къ хивинскому хану трехъ нарочныхъ: грека Каріокоса, дворянина Ивана Воронина, имя-же третьяго осталось неизвѣстнымъ. Всѣ они пропали безъ вѣсти.

Послѣ тридцатидневнаго похода Бековичъ приблизился къ Хивѣ. Не доходя ста верстъ, русскіе были окружены 24,000 хивинцевъ. Не смотря на свое численное превосходство, непріятель былъ отбитъ. Тогда въ лагерь Бековича прислали отъ хана двухъ парламентеровъ, которые увѣряли, что хивинцы приняли русскихъ непріязненно лишь потому, что имъ была неизвѣстна цѣль экспедиціи, теперь-же ханъ Ширгазы узналъ отъ калмыцкаго хана Аюки, что это — дружественное посольство, а потому и приказалъ прекратить непріязненныя дѣйствія. Затѣмъ, явились новые послы въ лагерь и убѣдили Бековича отправиться лично къ хану. Едва успѣлъ Бековичъ вступить въ Хиву съ отрядомъ въ 500 человѣкъ, какъ былъ измѣнически окруженъ, а такъ какъ онъ отказался положить оружіе, то его вмѣстѣ со всѣмъ отрядомъ истребили. Раньше-же хивинцы убѣдили его отдать приказъ майору Франкенбергу раздѣлить оставшееся въ лагерѣ войско на маленькіе отряды, якобы для удобнѣйшаго продовольствія. Франкенбергъ исполнилъ приказаніе, и всѣ эти отряды были истреблены хивинцами. Начальники гарнизоновъ, оставленные въ крѣпостяхъ по восточному берегу Каспійскаго моря, узнавъ объ участи экспедиціи и опасаясь нападенія хивинцевъ, рѣшились увести остатки изнуренныхъ солдатъ въ Россію. Майоръ-же Тевкелевъ, посланный въ Индію, былъ заброшенъ бурею въ Астрабадскую бухту, находившуюся тогда во власти Персіи, и задержанъ тамъ, какъ шпіонъ. Спустя много времени, онъ получилъ свободу по ходатайству русскаго консула въ Испагани.

Въ 1738 году при основаніи Оренбурга предпріятіе Петра I было возобновлено. Статскій совѣтникъ Кирилловъ и геодезистъ Муравинъ построили суда на Яикѣ (Уралѣ) съ цѣлью учредить прямое торговое сношеніе съ Индіею чрезъ Хиву и Бухару. Эти суда по частямъ были перевезены на Аральское море. Смерть Кириллова и Муравина остановила осуществленіе предпріятія.

Въ 1750 году былъ присланъ въ Оренбургъ хивинскій посолъ Иребекъ для переговоровъ о возстановленіи торговыхъ сношеній съ Хивою.

Въ 1753 году Хиву посѣтилъ купецъ Рукавкинъ, составившій описаніе этой страны и подробно ознакомившійся съ требованіемъ русскихъ товаровъ.

Въ 1762 году въ Астрахани образовалась компанія для торговли съ Хивою, но когда и чѣмъ она окончилась,—неизвѣстно.

Въ 1819 году генералъ-отъ-инфантеріи Ермоловъ, желая склонить туркменъ къ мирнымъ сношеніямъ съ Россіею, снарядилъ экспедицію къ восточнымъ берегамъ Каспійскаго моря и въ тоже время отправилъ въ Хиву капитана генеральнаго штаба Николая Муравьева, дабы войти въ сношеніе съ владѣтелемъ ея. Однако, вскорѣ мирныя отношенія были прерваны до 1839 года. Возобновились они послѣ экспедиціи генералъ-лейтенанта Перовскаго.

По возстановленіи мирныхъ сношеній съ Хивой и Бухарой, Московскіе и другіе русскіе фабриканты старались всѣми силами устроить сбытъ своихъ произведеній на средне-азіятскихъ рынкахъ.

Въ началѣ сороковыхъ годовъ въ Оренбургѣ образовалась новая торговая компанія по сбыту русскихъ товаровъ въ Хиву и Бухару; во главѣ этой компаніи находились мануфактуристы Александровскіе купцы—(Влад. губ.) Иванъ Ѳедоровичъ Барановъ, Василій Павловичъ Зубовъ и Ростовскій купецъ Ѳедоръ Дмитріевичъ Пичугинъ. Кромѣ этой компаніи, участіе въ торговыхъ сношеніяхъ съ Хивой и Бухарой принимали и другія фирмы, какъ-то: торговый домъ Веснина и Доковыхъ, Дѣевыхъ, братья Быковскіе, Анофріевъ, Ключаревъ, Труевъ, братья Путоловы и др. Всѣ они сбывали въ Хиву и Бухару болѣе чѣмъ на 10 милл. руб. русскихъ товаровъ и положили начало прочнымъ торговымъ сношеніямъ съ средне-азіятскими народами, не смотря на трудное караванное сообщеніе и разныя степныя неурядицы. Однихъ мануфактурныхъ товаровъ вывозилось ежегодно на нѣсколько милліоновъ рублей. Эти товары заготовлялись спеціально на фабрикахъ Алексѣя Посылина, Михаила Посылина, Неофита Калужскаго, Корнилова и Попова въ Шуѣ,—Гарелина, Зубкова, Дурденева, Гандурина и другихъ въ Ивановѣ-Вознесенскомъ,- Каретникова и Захарова въ селѣ Тейковѣ,—Толчевскаго въ Ворсмѣ,—бр. Кокушкиныхъ

въ с. Лежневѣ,—Асинкрита Балина, Козьмы Коновалова и Александра Коновалова въ Кинешемскомъ уѣздѣ,—Рыскина въ с. Писцовѣ,—Барановыхъ и Зубова въ Александровѣ, Влад. губ., —Соловьева въ Киржачѣ,—Гладковыхъ въ Переяславлѣ-Залѣсскомъ,—бр. Солодовниковыхъ, Чинина, Прохорова и другихъ въ Москвѣ,—Саввы Морозова сыновья—въ Орѣховѣ-Зуевѣ. Кромѣ перечисленныхъ фирмъ, сбытомъ своихъ товаровъ въ Среднюю Азію занимались и еще нѣкоторыя фирмы, имѣвшія торговлю съ Москвою и на ярмаркахъ Ирбитской, Нижегородской, Мензелинской, Ростовской (Яросл. губ.), Симбирской и Хвалской (Астрах. губерніи).

На средне-азіятскіе рынки отправлялись слѣдующіе товары: зеленый ситецъ, подъ названіемъ «прохоровскій» и «саксонскій», платки, зонъ, миткаль цвѣтной и бѣлый, пунцовый ситецъ и пряденая бумага № 38 и 40. Затѣмъ многіе изъ фабрикантовъ приготовляли: разныя цвѣтныя сукна, фланель, драдедамъ, бумажный и шелковый бархатъ, плисъ и мишурную парчу. Фабрика Болотнова работала для Азіи мѣдную бить и мишурную канитель. Отъ кустарей въ Нижегородской ярмаркѣ пріобрѣтались: стеклянныя бусы, ножи, замки, подносы, тазы, кандалы, сундуки, укладки и разныя желѣзныя и чугунныя издѣлія. Всѣ эти товары шли въ Азію черезъ Оренбургъ и находили себѣ тамъ такой хорошій сбытъ, что всегда ощущался недостатокъ въ товарѣ для удовлетворенія покупателей. Точныя данныя о сбытѣ нашихъ товаровъ въ Средней Азіи должны-бы сохраниться въ архивахъ бывшихъ Оренбургской, Троицкой и Орской таможенъ.

Мы должны замѣтить, что до сношеній съ Оренбургомъ хивинцы посылали свои товары черезъ Гурьевъ въ Астрахань. Здѣсь ихъ комиссіонерами были хивинецъ Кинджа-Кырткма и джайдарецъ Неязъ-Ходжа. Къ сожалѣнію, довѣрители скоро убѣдились, что недобросовѣстное отношеніе къ дѣду инородческихъ торговцевъ въ Астрахани для нихъ крайне не выгодно. Хотя имъ и ближе было отправлять свои товары въ Астрахань, но они все-таки рѣшились сблизиться съ Оренбургскими купцами. Въ разсчетахъ они не ошиблись. Тамъ ихъ приняли радушно и повели торговлю съ ними на самыхъ добросовѣстныхъ началахъ. Особеннымъ довѣріемъ азіятцевъ пользовались слѣдующія фирмы: торговый домъ «Веснина и Дюкова», братья Быковскіе, Ключаревъ, Анофріевъ и братья Путоловы.

По возобновленіи торговыхъ сношеній съ Хивой и Бухарой эти фирмы всѣми силами старались развить торговлю въ Азіи и затративъ на это громадные капиталы, служащіе-же ихъ принесли въ жертву свое здоровье, такъ какъ хожденіе съ караванами было очень и очень нелегко. Словомъ, всѣ мѣры принимались къ тому, что-бы сблизить средне-азіятскіе народы съ Москвою и выдвинуть русскіе товары на

тѣ рынки, гдѣ уже появились англійскія издѣлія. Правительство поощряло труды русскихъ купцовъ и награждало ихъ почетнымъ гражданствомъ и золотыми медалями. Награждались не только представители фирмъ, но и приказчики, ходившіе съ караванами въ Хиву и Бухару.

Кромѣ русскихъ купцовъ и фабрикантовъ, вели съ Средней Азіей торговлю Казанскіе купцы-татары: бр. Мустафа и Муртаза Адамовы, Мулла Мухамеджанъ Абдрешитовъ, Муса Уразовъ, Фаизъ-Рахманъ-Габдулгафаровъ, Азимовъ, Абсатаръ Амировъ и киргизы чуренскаго рода Биджанъ, Юнусъ и Чанымъ-Джанкельдины и Казымъ Тюлеповъ; Правительство поощряло ихъ также, какъ и русскихъ купцовъ. Всѣ эти предприниматели оставили по себѣ добрую память въ Хивѣ и Бухарѣ и были хорошо извѣстны всѣмъ Оренбургскимъ генералъ-губернаторамъ, представлявшимъ ихъ къ наградамъ и почетному гражданству; представлялись они вмѣстѣ съ русскими купцами и владѣтелямъ средне-азіятскихъ государствъ, которые также поощряли ихъ разными подарками.

Торговля въ Хивѣ и Бухарѣ была частью мѣновая, главнымъ-же образомъ на наличныя деньги. Изъ Хивы поступали слѣдующіе товары: хлопокъ, марена, кунжутное сѣмя, сырыя кожи, мерлушка, шелкъ-сырецъ, а изъ издѣлій: халаты, азіятскія одѣяла, выбойка, мата (бязь), пряденая бумага и пачаи (шелковая матерія). Хивинскіе товары изъ Оренбурга отправлялись: хлопокъ, шелкъ и мерлушка въ Москву, кожи въ Сызрань и Стерлитамакъ на кожевенные заводы для выдѣлки красной юфты, издѣлія-же расходились среди Оренбургскихъ киргизовъ и частью посылались на ярмарку въ Ханскую Ставку, а пряденая бумага въ Казань.

Караванный путь изъ Хивы въ Оренбургъ былъ двоякій, и выборъ зависѣлъ отъ усмотрѣнія извозчиковъ киргизовъ. Одинъ путь шелъ черезъ Усть-Уртъ, между Каспійскимъ и Аральскимъ морями (такъ назыв. «Астраханской дорогой» *). Другой—въ обходъ Аральскаго моря черезъ Казалинскъ, Иргизское укрѣпленіе на Орскую крѣпость и Оренбургъ.

До начала пятидесятыхъ годовъ хивинскіе купцы приходили въ Оренбургъ одинъ разъ въ лѣто артельнымъ караваномъ (до 2500 верблюдовъ), а потомъ, сблизившись съ Оренбургскимъ купечествомъ и оставя Астрахань, стали посылать караваны въ Оренбургъ во всякое время года, почти каждый отдѣльно. Караваны изъ Бухары приходили тѣмъ-же путемъ, и перевозчики были почти одни и тѣже, но коли-

*) Объ этой дорогѣ см. въ 1-мъ выпускѣ «Астрах. Сборника» (изд. Петр. Об-вомъ изс. Астрах. края), на стран. 263—264, въ статьѣ: «О караванахъ, кои хаживали въ Хиву».

чество отпуска товаровъ въ Бухару и привоза оттуда было болѣе, чѣмъ въ двадцать разъ, сравнительно съ вывозомъ и привозомъ изъ Хивы въ Оренбургъ.

Бухарскіе товары преимущественно составляли хлопокъ, шелкъ-сырецъ и каракуль, которые поступали въ Нижегородскую ярмарку и Москву; затѣмъ—набивная выбойка, которой привозилось въ Оренбургъ до 700 тыс. концовъ, отправлялась на Мензелинскую ярмарку, откуда шла въ Вятскую, Казанскую и Уфимскую губерніи и въ Сибирь—на Ирбитскую ярмарку; много поступало также изъ Бухары полувыдѣланной бараньей кожи—покупали ее Богородскіе заводчики для выдѣлки рукавицъ; привозились кромѣ того разныя издѣлія шелковыя и бумажныя.

Бухарія, не смотря на двухъ-вѣковое бездѣйствіе, происшедшее отъ опустошенія ея Чингизъ-Ханомъ, въ средніе вѣка имѣла уже торговое сообщеніе между Мавераннегаромъ и Астраханью. Съ Россіею Бухарія завязала сношенія еще во времена великаго князя Василія Іоанновича. Бухарцы пользовались покровительствомъ царей Іоанна Васильевича, Бориса Годунова, Алексѣя Михайловича и Петра Великаго; русскіе государи предоставляли имъ разныя привиллегіи. Не смотря на неудачную экспедицію Бековича, Россія не прекратила торговыхъ сношеній съ Бухаріей, а переходъ въ русское подданство въ 1732 г. средней и малой киргизскихъ ордъ, построеніе Оренбурга и основаніе въ 1762 г. торговой компаніи въ Астрахани, способствовали развитію торговли Россіи съ Бухарою. Съ 1775 года по 1819 г. бухарскіе послы не переставали посѣщать Россію, стараясь пріобрѣсть выгоды своему отечеству, въ чемъ и имѣли успѣхъ. Они получили, между прочимъ, привиллегію пріѣзжать въ Нижегородскую ярмарку и закупать тамъ товары. Съ того времени и вошли въ употребленіе кашемирскія шали, привозимыя бухарцами.

Съ бухарскими караванами приходили въ Оренбургъ изъ Кабула и афганистанскіе купцы, доставлявшіе шелкъ-сырецъ, ковры и камень лянсъ-лазурь. Товары эти они мѣняли въ Оренбургѣ на бить и мишурную канитель фабрики Болотнова и стеклянныя бусы Московскаго и Костромского издѣлія. Товары эти также отправлялись въ Москву, а лянсъ-лазурь въ Петербургъ (много ея пошло на украшеніе Исаіевскаго собора).

Изъ выше приведенной краткой исторической справки легко убѣдиться въ томъ, что и въ настоящее время крайне желательно было-бы для развитія торговли и сбыта русскихъ произведеній въ Средней Азіи устроить болѣе совершенные и болѣе выгодные пути сообщенія. Такимъ путемъ можетъ только служить желѣзная дорога, которая соединила-бы Москву съ средне-азіятскими государствами, а это можетъ

быть достигнуто только проведеніемъ рельсовой линіи отъ хивинскаго города Ханки по лѣвобережному направленію на Волгу къ Астрахани.

Средняя Азія интересовала, какъ предпріимчивыхъ лицъ, и учредителей Волжско-Камскаго банка еще до его открытія, а именно—коммерціи совѣтниковъ Василія Александровича Кокорева, Ивана Андреевича Первушина и Московскаго фабриканта Алексѣя Ивановича Хлудова.

Съ занятіемъ Ташкента въ 1865 году первыми тамъ торговыми піонерами явились Первушинъ и Хлудовъ, затратившіе болѣе шести милліоновъ на организацію торговли и положившіе тѣмъ начало сбыту русскихъ товаровъ въ этомъ краѣ. Они-же указали путь и другимъ коммерсантамъ, которые и въ настоящее время продолжаютъ вести тамъ торговое и посѣвное хлопковое дѣло, а также и винодѣліе изъ мѣстнаго винограда. Ими также обращено было вниманіе на Хиву и Бухару, но сношеніямъ препятствовало трудное вьючное караванное сообщеніе. Въ 1868-мъ году былъ взятъ въ аренду Первушинымъ Илецкій соляной промыселъ. При принятіи его отъ казны современникъ бывшаго управляющаго Илецкимъ промысломъ генерала Струкова штейгеръ Иванъ Антоновичъ Рангезеръ случайно высказалъ, что въ 1817 году онъ былъ прикомандированъ къ практиканту Мейеръ для розысканія каменной соли на рѣчкѣ Камеликъ, впадающей въ рѣку Иргизъ (Николаевскій уѣздъ, Самарской губ.), гдѣ при правильномъ горномъ буреніи обнаружены были громадныя залежи каменнаго угля. По находившемуся въ то время въ архивѣ Илецкаго соляного промысла плану и журналу практиканта Мейера выяснено, что на Камеликѣ произведено было изысканіе и заложеніе буровыхъ скважинъ на площади въ 10 квадр. верстъ; при буреніи, снятіи $^1/_4$ ар. земли, нашли горючій сланецъ толщиною въ $^3/_4$ аршина, далѣе на $^1/_2$ аршина лежала красная глина, а затѣмъ въ перемежку съ синей глиной шли пласты каменнаго угля толщиною отъ 5 вер. до $4^1/_2$ аршинъ; проходилось буромъ вглубь до 10 саженъ, причемъ оказалось, что пустыхъ породъ между пластами угля не болѣе какъ на аршинъ, въ виду чего залежи угля были признаны очень богатыми, о чемъ сообщено и горному департаменту. По распоряженію Первушина залежи эти были снова осмотрѣны въ 1872 году—посылались горные рабочіе съ практикантами, которые и подтвердили вѣрность изложеннаго въ журналѣ Мейера. Земля, гдѣ находятся залежи каменнаго угля, принадлежала тогда генералъ-губернатору Коцебу, который и сдавалъ ее для эксплоатаціи Первушину. Приступить тогда къ разработкѣ угля Первушину помѣшали смерть старшаго сына, тяжелое предпріятіе въ Ташкентѣ и упадокъ курса на акціи Волжко-Камскаго банка (это было въ 1873 году).

Въ 1877 г. Чапчачинскій соляной промыселъ Астрах. губерніи былъ отданъ въ аренду по Высочайшему повелѣнію Первушину. Это былъ коммерсантъ съ широкими взглядами, передовой; онъ находилъ необходимымъ соединить Астрахань съ Саратовскою жел. дорогою, вслѣдствіе чего и распорядился изслѣдовать всю мѣстность по лѣвому берегу Волги отъ Астрахани до Николаевской слободы, свѣдѣнія-же о вышележащихъ мѣстностяхъ поручено было собрать Ананію Ивановичу Недошивину, бывшему городскому головѣ г. Саратова. По осмотрѣ земель второго приморскаго округа и кундровскихъ татаръ найдено было свыше 50 горько-соленыхъ озеръ, соль изъ которыхъ могла идти на приготовленіе соды, въ количествѣ до 5 милліоновъ пудовъ и даже болѣе. Затѣмъ обнаружена масса мягкаго камыша (по мѣстному «чаканъ»), который могъ быть употребляемъ вмѣсто тряпья на писчебумажное производство,—нашли озерный картофель («чилимъ»), въ которомъ по производствѣ анализа оказалось 60% крахмала, годнаго на винокуренные заводы для выгонки спирта (вмѣсто картофеля), что въ хозяйственномъ отношеніи для жителей явилось-бы не малымъ подспорьемъ. Далѣе выяснено, что грузами, которые пойдутъ прямо по линіи до Москвы изъ перваго и второго приморскихъ округовъ и изъ всей букеевской средней орды, послужатъ: верблюжья и баранья шерсть, джебага, сырыя кожи и овчины (этого груза только съ одного Астраханскаго района наберется не одна сотня тысячъ пудовъ), а также рыбные товары, отправляемые въ западный край, Москву и Петербургъ. Вывозъ поваренной соли при вычисленіи количества грузовъ Первушинымъ почти совсѣмъ не принимался въ разсчетъ, такъ какъ имѣлось въ виду удешевить тарифъ на соль до $^1/_{120}$ к. съ пуда и версты (какъ съ Чапчачей, такъ Баскунчака и Элтона).

Постройка означенной дороги дала бы возможность окончательно сблизиться съ рынками Хивы и Бухары и поднять промышленность нашихъ кочующихъ народовъ отъ Астрахани до хивинскихъ владѣній, откуда грузовъ можетъ быть не одинъ милліонъ пудовъ. Та-же дорога помогла-бы возстановить рыболовство на Аральскомъ морѣ, которое можетъ тамъ развиться только при хорошихъ и скорыхъ путяхъ сообщенія.

Когда устроится правильное сообщеніе съ средне-азіятскими рынками изъ Астрахани черезъ Усть-Уртъ, тогда оживится и весь степной край, что принесло-бы громадную пользу какъ Астрахани, такъ и всему народу, кочующему вплоть до хивинскихъ владѣній по южному берегу Аральскаго и сѣверо-восточному Каспійскаго морей. Добавлю, что лѣвобережная жел. дорога могла-бы имѣть хорошее и дешевое топливо, такъ какъ въ Николаевскомъ уѣздѣ существуютъ громадныя залежи каменнаго угля, а на Усть-Уртѣ почти по всему берегу Кас-

пійскаго моря обнаружено присутствіе нефти, которая у горы Карашенъ до Мертваго Култука и Копсай-Худокомъ пробивается мѣстами даже наружу, и киргизы собираютъ ее для топлива. При наличности жел. дороги не могло-бы произойти такихъ печальныхъ явленій, какіе, напр., были въ текущемъ году—зазимовало однихъ только Московскихъ и Нижегородскихъ товаровъ, идущихъ въ Гурьевъ, болѣе чѣмъ на милліонъ рублей! Невольная зимовка, конечно, раззорительна.

Въ заключеніе скажу, что, въ виду приведенныхъ соображеній, какъ Астраханцамъ, такъ и Московско-Шуйско-Ивановскимъ и другимъ фабрикантамъ, имѣющимъ торговыя сношенія съ рынками Средней Азіи, слѣдовало бы, на мой взглядъ, возбудить коллективное ходатайство о скорѣйшемъ проведеніи лѣвобережной жел. дороги, обѣщающей столь многое. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 6 ноября № 2580).

А. Н. Ксеневъ.

Въ дополненіе къ тому, что было напечатано мною въ № 2580 «Астр. В.», привожу еще слѣдующія соображенія. Аральское море лежитъ въ киргизъ-кайсакской степи, въ 250 верстахъ къ востоку отъ Каспія; въ Аральское море впадаютъ рѣки Сыръ-Дарья и Аму-Дарья. Поверхность этого моря опредѣляется приблизительно въ 2000 кв. верстъ; вода въ немъ не такъ солона, какъ морская. Восточная часть и южное побережье Арала богаты островами; на югъ отъ моря живутъ каракалпаки и узбеки, а съ остальныхъ трехъ сторонъ—киргизы-кайсаки.

Аму-Дарья береть свое начало изъ озера Сарыкулъ, орошаетъ владѣнія кундузское, хулумское, балхское и ханства бухарское и хивинское. Будучи судоходною болѣе чѣмъ на 1100 верстъ, Аму-Дарья представляетъ важную коммерческую дорогу, тѣмъ болѣе, что на этомъ пространствѣ она около 800 верстъ течетъ обработанными и заселенными мѣстами; сверхъ того, Аральское море соединяетъ ее черезъ Сыръ-Дарью съ базарами Средней Азіи.—Аму-Дарья впадала прежде въ Каспійское море, по мнѣнію однихъ, въ заливъ Балхана, по мнѣнію же другихъ, въ заливъ Кара-Бугазъ, но перемѣнила русло, вслѣдствіе сильныхъ песчаныхъ наносовъ (изслѣдованія объ Аму-Дарьѣ находятся въ сочиненіяхъ Бенъ Гоеса, капитана Вуде, Бернса и Ханыкова).

Сыръ-Дарья вытекаетъ изъ горъ Кашкаръ-даванъ, составляющихъ отрасль хребта, называемаго китайцами Тянь-Шанъ или «Небесныя горы». Она находится, по показаніямъ Птоломея и Абульфеды, между 42° и 43° сѣв. широты, омываетъ русскія владѣнія Коканъ; отсюда поворачиваетъ на сѣверъ; около Туркестана принимаетъ направленіе

на западъ, къ Акъ-Мечети или форту Перовскому, гдѣ раздѣляется на два рукава, изъ которыхъ сѣверный называется «сыръ», а южный въ свою очередь дѣлится на два протока, изъ коихъ правый зовется Куванъ-Дарья, а лѣвый Яны-Дарья; затѣмъ проходитъ мимо Карамахчи (фортъ № 2), Казалинска (фортъ № 1) и впадаетъ въ Аральское море. До форта Перовскаго изъ Казалинска ходили пароходы Аральской флотиліи. Аральское море, а также и устья рѣкъ Аму-Дарьи и Сыръ-Дарьи, изобилуютъ множествомъ красной и частиковой рыбы, но, къ сожалѣнію, богатство это пропадаетъ по отсутствію другихъ путей сообщенія, кромѣ вьючнаго. Впрочемъ, раньше были и предприниматели по рыболовству на Аральскомъ морѣ, какъ-то: въ концѣ сороковыхъ годовъ составилась въ Уральскѣ компанія, во главѣ которой былъ Ростовскій купецъ Павелъ Ивановъ Ксеневъ; въ пятидесятыхъ годахъ—Яковъ Андреевичъ Головкинъ и въ концѣ семидесятыхъ годовъ—братья Ванюшины (хорошо извѣстные многимъ Астраханскимъ рыбопромышленникамъ), но всѣ эти предприниматели по отсутствію путей сообщенія потерпѣли полное фіаско—убили даромъ время и потеряли сотни тысячъ рублей.

Съ проведеніемъ жел. дороги къ Усть-Урту рыбная промышленность на Аральскомъ морѣ возродилась-бы и дала-бы хорошій заработокъ какъ мѣстному населенію, такъ и рыбопромышленникамъ, а дорогѣ—не одинъ милліонъ пудовъ груза. Эксплоатація въ настоящее время этихъ громадныхъ водъ безъ рельсоваго пути немыслима. Во-первыхъ, потому, что для приготовленія рыбныхъ товаровъ нужны ледники,—а тамъ хотя въ извѣстное время года льду и можно запасти, да хранить его негдѣ, такъ какъ для устройства ледниковъ — ларей или чановъ требуется лѣсъ, а его можно доставить только изъ Астрахани и то при желѣзнодорожномъ пути, вьючнымъ-же невозможно. Во-вторыхъ, отправка приготовленныхъ рыбныхъ товаровъ на рынки должна быть скорая, а не вьючная, что возможно опять таки только при желѣзнодорожномъ сообщеніи.

Съ устройствомъ правильнаго рыболовства на Аральскомъ морѣ и съ проведеніемъ рельсоваго пути по Усть-Урту къ Астрахани, всѣ кочующіе по берегамъ моря народы безъ сомнѣнія направятъ къ этой жел. дорогѣ свои произведенія, идущія въ Россію въ сыромъ видѣ.

Не лишней будетъ краткая историческая справка о Хивѣ. Хивинское ханство представляетъ собою довольно рѣдкое явленіе въ исторіи народовъ: помѣщаясь на маломъ пространствѣ земли, оно сохранило свое существованіе около 2300 лѣтъ, одно и тоже названіе болѣе 2000 лѣтъ и при томъ участвовало почти во всѣхъ переворотахъ, потрясавшихъ три части земнаго шара. За 444 года до Р. Х. Геродотъ уже упоминаетъ о современныхъ ему обитателяхъ Хивы. Въ 947

году, по свидѣтельству араба Массуди, по Волгѣ ходили большіе суда съ хивинскими товарами; въ 1184 году, во время войны Южной Россіи съ половецкимъ княземъ Кончакомъ, былъ хивинецъ на службѣ, который стрѣлялъ «живымъ огнемъ» (объ этомъ говорится въ «Словѣ о полку Игоревѣ»). Въ 1258 году господство монголовъ открыло хивинскимъ купцамъ свободный путь въ Россію,—они откупали у татаръ дань съ русскихъ княжествъ, брали неумѣренный ростъ съ бѣдныхъ жителей и въ случаѣ неплатежа отводили въ неволю; жители Суздаля и Ростова единодушно возстали противъ притѣснителей и выгнали ихъ. Въ 1513 году хивинскій ханъ Азимъ прислалъ дары Іоанну IV и просилъ дозволить его подданнымъ торговать въ Астрахани и другихъ русскихъ городахъ,—что и было разрѣшено царскими грамотами. Въ 1622 году хивинскій ханъ Авганъ просилъ черезъ своихъ пословъ у Михаила Ѳеодоровича помощи противъ Ильбара, отдаваясь со всѣмъ ханствомъ въ подданство Россіи.

Хивинское ханство занимаетъ отъ сѣвера къ югу 300 верстъ, отъ запада-же къ востоку не болѣе 100 верстъ. На этомъ пространствѣ расположены слѣдующіе хивинскіе города, по теченію Аму-Дарьи: Хазаръ-Аспъ, Ханки, Ургенчь, Кошъ-Купыръ, Кятъ, Джагатай, Гурленъ, Китай, Клычь, Манрытъ, Кипчакъ, Ходжейли и Кунградъ. На русской сторонѣ, верстахъ въ 30- 40 отъ Аму-Дарьи, находятся города: Куня Ургенчь, Ильялы, Ташаусъ, Амбаръ, Шахъ-Авадъ, Казаватъ и Хива. Жители этихъ городовъ большею частію занимаются хлѣбопашествомъ, садоводствомъ и торговлею съ кочующими народами по обѣ стороны Аму-Дарьи, сбывая издѣлія мѣстнаго производства. Съ проведеніемъ изъ Россіи жел. дороги до Ханковъ хивинская промышленность несомнѣнно сильно разовьется: одни только виноградники могутъ дать болѣе десяти тысячъ бочекъ лучшаго вина, которое, кромѣ Россіи, сбыть некуда, увеличатся также посѣвы хлопка и риса. Дорога будетъ обезпечена обратными грузами, изъ Россіи же откроется на хивинскіе рынки свободный доступъ фабричныхъ, заводскихъ и кустарныхъ произведеній. («А. В.» 1897 г. 9 ноября № 2583).

А. Н. Ксеневъ.

CLVI.

Второй докладъ Ѳ. С. Малышева о преимуществахъ правобережнаго направленія Астрах. жел. дороги *).

(Читанъ 9 ноября 1897 г. въ Астраханскомъ биржевомъ обществѣ).

Всѣ вопросы, которые теперь волнуютъ Астрахань по поводу проведенія жел. дороги, волновали не однихъ только Астраханцевъ. Въ другихъ мѣстахъ жизнь дала уже свое рѣшеніе, науки зарегистрировали его. Намъ же не мѣшаетъ, не мудрствуя лукаво, въ своихъ собственныхъ интересахъ, ознакомиться съ мнѣніемъ научныхъ авторитетовъ, прежде чѣмъ рѣшать поставленный жизнью вопросъ. Рѣшать-же его только по симпатіи или антипатіи къ тому или другому направленію нельзя. Наука даетъ самое безпристрастное освѣщеніе жизненныхъ вопросовъ. Тамъ на почвѣ общихъ принциповъ безпристрастно анализируются экономическіе вопросы и явленія текущей экономической жизни. Какъ ни старается односторонняя практика подорвать значеніе научныхъ теорій, всѣ теоріи, дѣйствительно построенныя на опытныхъ данныхъ, остаются непоколебимыми и въ свою очередь вліяютъ на практическую дѣятельность. Поэтому въ вопросахъ темныхъ и запутанныхъ самое надежное средство обратиться къ наукѣ, которая лучше всего можетъ освѣтить правильность того или иного взгляда и направить рѣшеніе на вѣрный путь.

Со стороны статистической, вопросъ о выборѣ направленія жел. дороги обставленъ настолько счастливо, что едва-ли какой-либо иной вопросъ представлялъ такъ много данныхъ для одного именно вывода, а не другого. Данныя, имѣющіяся у лѣвобережниковъ, нисколько не расходятся съ приводимыми правобережниками, а напротивъ еще болѣе подтверждаютъ необходимость именно правобережнаго пути и его преимущества для всѣхъ безъ исключенія интересовъ. Скажу яснѣе, что если-бы лѣвобережники показали намъ точное направленіе пути по послѣднимъ изысканіямъ и сообщили тѣ данныя о предполагаемыхъ

*) Передъ этимъ докладомъ въ «Астрах. Листкѣ» была помѣщена слѣдующая замѣтка: «Въ воскресенье 9 ноября въ 11 час. утра Ѳ. С. Малышевъ дѣлаетъ новый докладъ о жел. дорогѣ биржевому об-ву въ залѣ Астрах. биржи. Докладчикъ, какъ онъ увѣдомляетъ насъ, сообщитъ совершенно новыя данныя и соображенія относительно обоихъ путей, не попавшія въ докладъ городскому Обществу. Входъ для публики совершенно свободный и безплатный. Несомнѣнно, какъ г. Малышевъ, такъ и биржевое общество будутъ очень рады выслушать всякія возраженія и замѣчанія. «Во всякомъ случаѣ будетъ очень пріятно—пишетъ намъ почтенный докладчикъ, если посѣтятъ собраніе и не члены биржеваго об—ва. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 6 ноября № 270).

заработкахъ лѣвобережной дороги, то не могло-бы быть и спора о направленіи, а былъ бы избранъ правобережный путь безъ колебаній, какъ лучше всего отвѣчающій наиболѣе насущнымъ интересамъ края и города. Безъ сомнѣнія, нѣкоторые мелочные интересы, можетъ быть, и не получатъ выгодъ, ожидаемыхъ ими при лѣвобережномъ пути, но совершенно несправедливо облагать торговлю и промышленность во имя только этого громаднымъ налогомъ, ради полученія непомѣрныхъ барышей людьми, нежелающими приспособиться къ новымъ требованіямъ экономической жизни. Насъ совершенно напрасно увѣряютъ, что за лѣвобережный путь не собрано данныхъ. *Они собраны и есть, но они только подтверждаютъ, что правобережный путь наиболѣе и лучше отвѣчаетъ главнымъ интересамъ города и края.*

Въ собраніи Петровскаго Общества 23 октября г. Бернардъ сообщилъ данныя о направленіи лѣвобережнаго пути. По нанесеніи ихъ на карту получается несомнѣнно и ясно, что правобережный путь ближе ко всѣмъ населеннымъ мѣстностямъ, даже и по лѣвому берегу, и удобнѣе чѣмъ лѣвобережный. Изъ его объясненій, а также сообра-женій Ряз.-Урал. жел. дороги, несомнѣнно вытекаетъ, что лѣвобереж-ный путь совершенно не будетъ обслуживать и рыбное дѣло, главное въ здѣшнемъ краѣ, а также не дастъ развитія и транзиту. Правобе-режный путь лучше обслуживаетъ оба берега. Лѣвобережный же про-ходитъ по пустыннымъ мѣстностямъ съ почвою, непригодною ни для какой культуры. Отчего это происходитъ? Да просто оттого, что вбли-зи къ населеннымъ мѣстностямъ его нельзя построить, такъ какъ онъ будетъ заливаться водою, да и самая постройка въ виду видимыхъ и невидимыхъ рѣкъ и рѣчекъ представляется не только дорогою, но и прямо невозможною. Поэтому же существуетъ предположеніе не вести дорогу и на Красный-Яръ, хотя Красноярская дума и ходатайствуетъ о ней.

Посмотримъ сначала, какъ съ научной стороны оцѣниваются ин-тересы заинтересованныхъ сторонъ. Въ вопросѣ о жел. дорогѣ *прогрес-сивный промышленный капитализмъ*, стоящій за правобережное на-правленіе, *борется съ регрессивнымъ рентнымъ капитализмомъ*, сто-ящимъ за лѣвобережное направленіе. Оцѣнка значенія дѣятельности того и другого капитала сдѣлана двумя выдающимися экономистами прошлаго и настоящаго столѣтія Ад. Смитомъ и К. Марксомъ.

Расходясь крайне сильно въ своихъ выводахъ относительно мно-гихъ явленій экономической жизни, они въ оцѣнкѣ промышленнаго и рентнаго капитала являются совершенно солидарными. По рѣзкости высказанныхъ ими взглядовъ не привожу цитатъ изъ нихъ дословно. Но не могу умолчать, что оба они отдаютъ предпочтеніе промышлен-ному капиталу, какъ болѣе прогрессивному.

Спрашивается: во имя чего-же регрессивный рентный капиталъ желаетъ обложить въ свою пользу торговлю налогомъ свыше 1.000,000 руб., которые придется переплачивать за перевозку товаровъ по лѣвобережной дорогѣ и другимъ путямъ, которые они должны пройти, чтобы попасть въ мѣста, гдѣ они теперь сбываются? Это нужно для образованія новыхъ рынковъ, желательныхъ для Ряз.-Уральской дороги, чтобы она могла заработать побольше барышей; а нѣсколько Астраханскихъ владѣльцевъ недвижимой собственности, поддерживающіе это ходатайство, даже и на это разсчитывать не могутъ. Почему же и во имя какого права Ряз.-Урал. жел. дорога и десятокъ домовладѣльцевъ настаиваютъ обложить громаднымъ налогомъ торговлю и промышленность? Не лучше-ли имъ приспособиться къ новымъ требованіямъ промышленной жизни и подумать, что слѣдуетъ предпринять въ своихъ интересахъ, не облагая напраснымъ налогомъ торговлю?

Когда явится у кого-нибудь поползновеніе обложить милліоннымъ налогомъ такъ себѣ, здорово живешь, ни за что, ни про что, то облагаемый по-неволѣ заговоритъ, что ему вовсе не все равно, гдѣ бы ни прошла желѣзная дорога.

Какъ по правому, такъ и по лѣвому берегу передвиженіе грузовъ предполагается въ 20—22 милліона пудовъ.

За это количество, считая средній тарифъ $^1/_{50}$ к. съ пуда и версту, об—во Юго-Восточныхъ дорогъ предполагаетъ собрать отъ 1.528,000 руб. до 1.680,800 рублей.

А Ряз.-Уральская за 21.520,000 пуд. предполагаетъ собрать 2.138,500 руб., т. е. болѣе на 457,700—610,500 рублей, только по одной Астраханской линіи, да сверхъ того почти столько-же, если не больше, приведется переплатить за путь по Камышинской линіи, да еще за путь по Юго-Восточнымъ линіямъ, за тѣ товары, которые идутъ на югъ, а такихъ товаровъ идетъ большинство по желѣзной дорогѣ. Если же грузовъ будетъ болѣе, то переплата можетъ возрасти до болѣе крупныхъ размѣровъ.

Изъ за такихъ суммъ стоитъ *не только поговорить*, но и поспорить.

Мало того, взявши дороже по лѣвому берегу, ну хотя везли бы лучше, но и этого нѣтъ. Болѣе длинный путь, переправа черезъ рѣку, да и ходатайство Уральской дороги *„объ облегченныхъ условіяхъ эксплоатаціи, которыя несомнѣнно будутъ допущены для Астраханской дороги“*, очень заставляютъ сомнѣваться въ лучшей и удобной доставкѣ его по лѣвому берегу. Если бы об-во Ряз.-Уральской дороги просило гарантіи облигацій и особыхъ выгодныхъ для нихъ таривъ, а также подчинилось бы общимъ условіямъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, то несомнѣнно ему давно бы разрѣшили постройку дороги

и безъ ходатайства думы. Но оно считаетъ обычныя условія невыго
ными, вотъ почему и является надобность въ особыхъ ходатайствах
Если же ему предложить строить дорогу безъ гарантіи и на общи
основаніяхъ, то несомнѣнно, что оно откажется отъ нея.

Изъ произведенныхъ Ряз.-Уральскою дорогою изслѣдованій о во
можномъ товарномъ движеніи по Астраханской линіи выяснилось, ка
это видно изъ сдѣланныхъ въ разное время сообщеній и записокъ
агентовъ, что товарное движеніе и стоимость его по лѣвому берегу б
дутъ нижеслѣдующія. (Для болѣе удобнаго обозрѣнія они сводятся
таблицу съ показаніями количества пудовъ, платы за пудъ и всей
грузки):

Дорога будетъ возить соль: *Ввозъ*—къ Астрахани будутъ пр
возиться—6.000,000 пуд., фр. 5,5 коп.,—330,000 р. *Вывозъ* на Во
гу 5.700,000 пуд., фр. 3,5 к.—200,000 р.

Вывозъ рыбы: морожен. рыбы 2.000,000 пуд., фр. 50 коп.,-
1.000,000 р.; малосолы осенніе—1.500,000 п., фр. 12 к.,—180,000
малосолы весенніе—1.500,000 пуд., фр. 7 к.,—105,000 р.

Ввозъ хлѣба: для Астрахани 800,000 п., фр. 7 к.,—56,000
Для кирг. и Ахтуб. селъ 500,000 п., фр. 5 к.,—25,000 р. *Выв*
къ Никол. слоб.—1.500,000 пуд., фр. 2,8 к.,—42,000 р.

Ввозъ мануфактурн. и проч. цѣнн. товаровъ: сезонные весе
ніе и зимніе товары на степн. ярмарки Ахтуб. селъ- -400,000 п., ф
15,6 к.,—62,500 р.

Вывозъ хлопка: весною и осенью—600,000 п., фр. $12^3/_4$ к.,-
76,500 р.

Вывозъ шерсти: изъ Астрахани—50,000 п., фр. $12^1/_2$ к.,-
18,500 р.—Изъ степи и Ахтуб. селъ—100,000 п., фр. $12^1/_2$ к.,-
18,500 р.

Вывозъ персидск. фрукт. и рису: по закр. навигац.—270,000
фр. $8^3/_4$ к.,—23,500 р.

Ввозъ лѣса: для киргизскаго населенія, Ахтубинск. селъ и со
ныхъ копей—300,000 п., фр. 3,8 к.,—11,500 р.

Вывозъ скота, сала и кожъ: 300,000 п., фр. $2^2/_3$ к.,—8000

Ввозъ всего: 8.000,000 п.—485,000 р. *Вывозъ всего*: 13,520,0
п.—1.653,500 р. *А всего* 21.520,000 п. и 2.138,500 руб.

Приведенныя выше данныя съ полною очевидностью подтверж
ютъ правильность всего, что мною изложено было въ докладѣ П
ровскому Обществу. Въ заработкѣ дороги въ 2.138,500 руб. на
возъ изъ края падаетъ всего лишь по земледѣлію 42,000 руб.
1,9%, по скотоводству 16,500 р.—0,8%. Неужели при этихъ
рахъ можно серьезно говорить объ оживленіи земледѣлія въ
При здѣшнихъ почвенныхъ и атмосферическихъ условіяхъ инач

быть не можетъ. Въ Астрахани выпадаетъ осадковъ 130 до 244 м. м. —Москвѣ 530,—Харьковѣ 552,—Одессѣ 360. При такихъ ничтожныхъ осадкахъ безъ искусственнаго орошенія земледѣліе вести трудно. Цифры вывоза хлѣба, даваемыя Ряз.-Уральскимъ обществомъ, всего лучше подверждаютъ это воззрѣніе. Ввозный хлѣбъ, состоящій изъ муки, вырабатываемой изъ мѣстнаго хлѣба на мельницахъ (въ Саратовѣ, Самарѣ, Царицынѣ) громаднаго размѣра, съ техническими усовершенствованіями, имѣющей обходиться дешевле, не можетъ служить къ оживленію земледѣлія края. Съ другой стороны вслѣдствіе самаго направленія линіи не можетъ оживиться и то земледѣліе, которое уже есть, ибо дорога уходитъ отъ него совершенно въ сторону. Лѣвая дорога и не заботится о земледѣліи, какъ не представляющемъ для нея интереса, ибо забота о немъ обошлась-бы ей страшно дорого и принесла-бы большіе убытки. Вся ея доходность, какъ я и говорилъ, зависитъ исключительно отъ рыбы и транзита, они составляютъ главныя доходныя статьи ея выручки. Только на развитіе ихъ лѣвая дорога надѣется и для нихъ проектируется такая прямая линія.

Но рыбному дѣлу лѣвая дорога не окажетъ никакой помощи. Предполагаемые фрахты слишкомъ высоки, товаръ направляется не туда, куда ему нужно, а затѣмъ и пойдетъ медленнѣе, съ переправою черезъ р. Волгу въ Камышинѣ, которая будетъ сильно задерживать его въ пути. На-дняхъ одинъ изъ крупныхъ рыбопромышленниковъ передавалъ мнѣ, что икра, отправленная имъ изъ Петровска по жел. дорогѣ большою скоростью, попала въ Казань черезъ 40 дней, изъ нихъ 14 дней ждала переправы черезъ Волгу. Тоже самое будетъ и въ Камышинѣ, такъ какъ грузы встрѣчаются, количество ихъ будетъ болѣе, и отправители не могутъ, хотя изрѣдка, слѣдить, отправлятъ-ли грузъ. Рыбное дѣло и транзитъ, коимъ дорога нужна, по неволѣ останутся по прежнему безъ дороги, а нѣсколько домовладѣльцевъ, коимъ дорога рѣшительно ни на что не нужна, будутъ съ дорогою. Да при томъ съ такою, для доходности коей нужно строить дороги и въ Сибирь, и въ Красноводскъ, и еще Богъ знаетъ куда, развѣ только не на луну.

Горное дѣло, *добыча соли,* скорѣе всего только перемѣстится съ Баскунчака на Эльтонъ, ибо дорога по лѣвому берегу назначаетъ провозную плату за соль къ Астрахани 5,5 к. и на Волгу 3,5 к. съ пуда, а эти платы не могутъ служить къ удешевленію стоимости соли и распространенію ея. Значитъ, произойдетъ только перемѣщеніе дороги съ одного мѣста на другое. А въ этомъ никакого оживленія нельзя видѣть, какъ благосклонно ни разсматривай данныя. Чапчачи-же, по мнѣнію г. Бернарда, совершенно обходятся, и дается лишь названіе станціи, отдаленной отъ мѣсторожденія соли.

пійскаго моря обнаружено присутствіе нефти, которая у горы Карашенъ до Мертваго Култука и Копсай-Худокомъ пробивается мѣстами даже наружу, и киргизы собираютъ ее для топлива. При наличности жел. дороги не могло-бы произойти такихъ печальныхъ явленій, какіе, напр., были въ текущемъ году—зазимовало однихъ только Московскихъ и Нижегородскихъ товаровъ, идущихъ въ Гурьевъ, болѣе чѣмъ на милліонъ рублей! Невольная зимовка, конечно, раззорительна.

Въ заключеніе скажу, что, въ виду приведенныхъ соображеній, какъ Астраханцамъ, такъ и Московско-Шуйско-Ивановскимъ и другимъ фабрикантамъ, имѣющимъ торговыя сношенія съ рынками Средней Азіи, слѣдовало бы, на мой взглядъ, возбудить коллективное ходатайство о скорѣйшемъ проведеніи лѣвобережной жел. дороги, обѣщающей столь многое. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 6 ноября № 2580).

А. Н. Ксеневъ.

Въ дополненіе къ тому, что было напечатано мною въ № 2580 «Астр. В.», привожу еще слѣдующія соображенія. Аральское море лежитъ въ киргизъ-кайсакской степи, въ 250 верстахъ къ востоку отъ Каспія; въ Аральское море впадаютъ рѣки Сыръ-Дарья и Аму-Дарья. Поверхность этого моря опредѣляется приблизительно въ 2000 кв. верстъ; вода въ немъ не такъ солона, какъ морская. Восточная часть и южное побережье Арала богаты островами; на югъ отъ моря живутъ каракалпаки и узбеки, а съ остальныхъ трехъ сторонъ—киргизы-кайсаки.

Аму-Дарья беретъ свое начало изъ озера Сарыкулъ, орошаетъ владѣнія кундузское, хулумское, балхское и ханства бухарское и хивинское. Будучи судоходною болѣе чѣмъ на 1100 верстъ, Аму-Дарья представляетъ важную коммерческую дорогу, тѣмъ болѣе, что на этомъ пространствѣ она около 800 верстъ течетъ обработанными и заселенными мѣстами; сверхъ того, Аральское море соединяетъ ее черезъ Сыръ-Дарью съ базарами Средней Азіи.—Аму-Дарья впадала прежде въ Каспійское море, по мнѣнію однихъ, въ заливъ Балхана, по мнѣнію же другихъ, въ заливъ Кара-Бугазъ, но перемѣнила русло, вслѣдствіе сильныхъ песчаныхъ наносовъ (изслѣдованія объ Аму-Дарьѣ находятся въ сочиненіяхъ Бенъ Гоеса, капитана Вуде, Бернса и Ханыкова).

Сыръ-Дарья вытекаетъ изъ горъ Кашкаръ-даванъ, составляющихъ отрасль хребта, называемаго китайцами Тянь-Шанъ или «Небесныя горы». Она находится, по показаніямъ Птоломея и Абульфеды, между 42° и 43° сѣв. широты, омываетъ русскія владѣнія Коканъ; отсюда поворачиваетъ на сѣверъ; около Туркестана принимаетъ направленіе

на западъ, къ Акъ-Мечети или форту Перовскому, гдѣ раздѣляется на два рукава, изъ которыхъ сѣверный называется «сыръ», а южный въ свою очередь дѣлится на два протока, изъ коихъ правый зовется Куванъ-Дарья, а лѣвый Яны-Дарья; затѣмъ проходитъ мимо Карамахчи (фортъ № 2), Казалинска (фортъ № 1) и впадаетъ въ Аральское море. До форта Перовскаго изъ Казалинска ходили пароходы Аральской флотиліи. Аральское море, а также и устья рѣкъ Аму-Дарьи и Сыръ-Дарьи, изобилуютъ множествомъ красной и частиковой рыбы, но, къ сожалѣнію, богатство это пропадаетъ по отсутствію другихъ путей сообщенія, кромѣ вьючнаго. Впрочемъ, раньше были и предприниматели по рыболовству на Аральскомъ морѣ, какъ-то: въ концѣ сороковыхъ годовъ составилась въ Уральскѣ компанія, во главѣ которой былъ Ростовскій купецъ Павелъ Ивановъ Ксеневъ; въ пятидесятыхъ годахъ—Яковъ Андреевичъ Головкинъ и въ концѣ семидесятыхъ годовъ—братья Ванюшины (хорошо извѣстные многимъ Астраханскимъ рыбопромышленникамъ), но всѣ эти предприниматели по отсутствію путей сообщенія потерпѣли полное фіаско—убили даромъ время и потеряли сотни тысячъ рублей.

Съ проведеніемъ жел. дороги къ Усть-Урту рыбная промышленность на Аральскомъ морѣ возродилась-бы и дала-бы хорошій заработокъ какъ мѣстному населенію, такъ и рыбопромышленникамъ, а дорогѣ—не одинъ милліонъ пудовъ груза. Эксплоатація въ настоящее время этихъ громадныхъ водъ безъ рельсоваго пути немыслима. Во-первыхъ, потому, что для приготовленія рыбныхъ товаровъ нужны ледники,—а тамъ хотя въ извѣстное время года льду и можно запасти, да хранить его негдѣ, такъ какъ для устройства ледниковъ — ларей или чановъ требуется лѣсъ, а его можно доставить только изъ Астрахани и то при желѣзнодорожномъ пути, вьючнымъ-же невозможно. Во-вторыхъ, отправка приготовленныхъ рыбныхъ товаровъ на рынки должна быть скорая, а не вьючная, что возможно опять таки только при желѣзнодорожномъ сообщеніи.

Съ устройствомъ правильнаго рыболовства на Аральскомъ морѣ и съ проведеніемъ рельсоваго пути по Усть-Урту къ Астрахани, всѣ кочующіе по берегамъ моря народы безъ сомнѣнія направятъ къ этой жел. дорогѣ свои произведенія, идущія въ Россію въ сыромъ видѣ.

Не лишней будетъ краткая историческая справка о Хивѣ. Хивинское ханство представляетъ собою довольно рѣдкое явленіе въ исторіи народовъ: помѣщаясь на маломъ пространствѣ земли, оно сохранило свое существованіе около 2300 лѣтъ, одно и тоже названіе болѣе 2000 лѣтъ и при томъ участвовало почти во всѣхъ переворотахъ, потрясавшихъ три части земнаго шара. За 444 года до Р. Х. Геродотъ уже упоминаетъ о современныхъ ему обитателяхъ Хивы. Въ 947

году, по свидѣтельству араба Массуди, по Волгѣ ходили большіе суда съ хивинскими товарами; въ 1184 году, во время войны Южной Россіи съ половецкимъ княземъ Кончакомъ, былъ хивинецъ на службѣ, который стрѣлялъ «живымъ огнемъ» (объ этомъ говорится въ «Словѣ о полку Игоревѣ»). Въ 1258 году господство монголовъ открыло хивинскимъ купцамъ свободный путь въ Россію,—они откупали у татаръ дань съ русскихъ княжествъ, брали неумѣренный ростъ съ бѣдныхъ жителей и въ случаѣ неплатежа отводили въ неволю; жители Суздаля и Ростова единодушно возстали противъ притѣснителей и выгнали ихъ. Въ 1513 году хивинскій ханъ Азимъ прислалъ дары Іоанну IV и просилъ дозволить его подданнымъ торговать въ Астрахани и другихъ русскихъ городахъ,—что и было разрѣшено царскими грамотами. Въ 1622 году хивинскій ханъ Авганъ просилъ черезъ своихъ пословъ у Михаила Ѳеодоровича помощи противъ Ильбара, отдаваясь со всѣмъ ханствомъ въ подданство Россіи.

Хивинское ханство занимаетъ отъ сѣвера къ югу 300 верстъ, отъ запада-же къ востоку не болѣе 100 верстъ. На этомъ пространствѣ расположены слѣдующіе хивинскіе города, по теченію Аму-Дарьи: Хазаръ-Аспъ, Ханки, Ургенчъ, Кошъ-Купыръ, Кятъ, Джагатай, Гурленъ, Китай, Клычь, Манрытъ, Кипчакъ, Ходжейли и Кунградъ. На русской сторонѣ, верстахъ въ 30- 40 отъ Аму-Дарьи, находятся города: Куня Ургенчь, Ильялы, Ташаусъ, Амбаръ, Шахъ-Авадъ, Казаватъ и Хива. Жители этихъ городовъ большею частію занимаются хлѣбопашествомъ, садоводствомъ и торговлею съ кочующими народами по обѣ стороны Аму-Дарьи, сбывая издѣлія мѣстнаго производства. Съ проведеніемъ изъ Россіи жел. дороги до Ханковъ хивинская промышленность несомнѣнно сильно разовьется: одни только виноградники могутъ дать болѣе десяти тысячъ бочекъ лучшаго вина, которое, кромѣ Россіи, сбыть некуда, увеличатся также посѣвы хлопка и риса. Дорога будетъ обезпечена обратными грузами, изъ Россіи же откроется на хивинскіе рынки свободный доступъ фабричныхъ, заводскихъ и кустарныхъ произведеній. («А. В.» 1897 г. 9 ноября № 2583).

А. Н. Ксеневъ.

CLVI.

Второй докладъ Ѳ. С. Малышева о преимуществахъ правобережнаго направленія Астрах. жел. дороги *).

(Читанъ 9 ноября 1897 г. въ Астраханскомъ биржевомъ обществѣ).

Всѣ вопросы, которые теперь волнуютъ Астрахань по поводу проведенія жел. дороги, волновали не однихъ только Астраханцевъ. Въ другихъ мѣстахъ жизнь дала уже свое рѣшеніе, науки зарегистрировали его. Намъ же не мѣшаетъ, не мудрствуя лукаво, въ своихъ собственныхъ интересахъ, ознакомиться съ мнѣніемъ научныхъ авторитетовъ, прежде чѣмъ рѣшать поставленный жизнью вопросъ. Рѣшать-же его только по симпатіи или антипатіи къ тому или другому направленію нельзя. Наука даетъ самое безпристрастное освѣщеніе жизненныхъ вопросовъ. Тамъ на почвѣ общихъ принциповъ безпристрастно анализируются экономическіе вопросы и явленія текущей экономической жизни. Какъ ни старается односторонняя практика подорвать значеніе научныхъ теорій, всѣ теоріи, дѣйствительно построенныя на опытныхъ данныхъ, остаются непоколебимыми и въ свою очередь вліяютъ на практическую дѣятельность. Поэтому въ вопросахъ темныхъ и запутанныхъ самое надежное средство обратиться къ наукѣ, которая лучше всего можетъ освѣтить правильность того или иного взгляда и направить рѣшеніе на вѣрный путь.

Со стороны статистической, вопросъ о выборѣ направленія жел. дороги обставленъ настолько счастливо, что едва-ли какой-либо иной вопросъ представлялъ такъ много данныхъ для одного именно вывода, а не другого. Данныя, имѣющіяся у лѣвобережниковъ, нисколько не расходятся съ приводимыми правобережниками, а напротивъ еще болѣе подтверждаютъ необходимость именно правобережнаго пути и его преимущества для всѣхъ безъ исключенія интересовъ. Скажу яснѣе, что если-бы лѣвобережники показали намъ точное направленіе пути по послѣднимъ изысканіямъ и сообщили тѣ данныя о предполагаемыхъ

*) Передъ этимъ докладомъ въ «Астрах. Листкѣ» была помѣщена слѣдующая замѣтка: «Въ воскресенье 9 ноября въ 11 час. утра Ѳ. С. Малышевъ дѣлаетъ новый докладъ о жел. дорогѣ биржевому об-ву въ залѣ Астрах. биржи. Докладчикъ, какъ онъ увѣдомляетъ насъ, сообщитъ совершенно новыя данныя и соображенія относительно обоихъ путей, не попавшія въ докладъ Петровскому Обществу. Входъ для публики совершенно свободный и безплатный. Несомнѣнно, что какъ г. Малышевъ, такъ и биржевое общество будутъ очень рады выслушать всякія возраженія и замѣчанія. «Во всякомъ случаѣ будетъ очень пріятно—пишетъ намъ почтенный докладчикъ, —если посѣтятъ собраніе и не члены биржеваго об—ва. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 6 ноября № 270).

заработкахъ лѣвобережной дороги, то не могло-бы быть и спора о направленіи, а былъ бы избранъ правобережный путь безъ колебаній, какъ лучше всего отвѣчающій наиболѣе насущнымъ интересамъ края и города. Безъ сомнѣнія, нѣкоторые мелочные интересы, можетъ быть, и не получатъ выгодъ, ожидаемыхъ ими при лѣвобережномъ пути, но совершенно несправедливо облагать торговлю и промышленность во имя только этого громаднымъ налогомъ, ради полученія непомѣрныхъ барышей людьми, нежелающими приспособиться къ новымъ требованіямъ экономической жизни. Насъ совершенно напрасно увѣряютъ, что за лѣвобережный путь не собрано данныхъ. *Они собраны и есть, но они только подтверждаютъ, что правобережный путь наиболѣе и лучше отвѣчаетъ главнымъ интересамъ города и края.*

Въ собраніи Петровскаго Общества 23 октября г. Бернардъ сообщилъ данныя о направленіи лѣвобережнаго пути. По нанесеніи ихъ на карту получается несомнѣнно и ясно, что правобережный путь ближе ко всѣмъ населеннымъ мѣстностямъ, даже и по лѣвому берегу, и удобнѣе чѣмъ лѣвобережный. Изъ его объясненій, а также соображеній Ряз.-Урал. жел. дороги, несомнѣнно вытекаетъ, что лѣвобережный путь совершенно не будетъ обслуживать и рыбное дѣло, главное въ здѣшнемъ краѣ, а также не дастъ развитія и транзиту. Правобережный путь лучше обслуживаетъ оба берега. Лѣвобережный же проходитъ по пустыннымъ мѣстностямъ съ почвою, непригодною ни для какой культуры. Отчего это происходитъ? Да просто оттого, что вблизи къ населеннымъ мѣстностямъ его нельзя построить, такъ какъ онъ будетъ заливаться водою, да и самая постройка въ виду видимыхъ и невидимыхъ рѣкъ и рѣчекъ представляется не только дорогою, но и прямо невозможною. Поэтому же существуетъ предположеніе не вести дорогу и на Красный-Яръ, хотя Красноярская дума и ходатайствуетъ о ней.

Посмотримъ сначала, какъ съ научной стороны оцѣниваются интересы заинтересованныхъ сторонъ. Въ вопросѣ о жел. дорогѣ *прогрессивный промышленный капитализмъ,* стоящій за правобережное направленіе, *борется съ регрессивнымъ рентнымъ капитализмомъ,* стоящимъ за лѣвобережное направленіе. Оцѣнка значенія дѣятельности того и другого капитала сдѣлана двумя выдающимися экономистами прошлаго и настоящаго столѣтія Ад. Смитомъ и К. Марксомъ.

Расходясь крайне сильно въ своихъ выводахъ относительно многихъ явленій экономической жизни, они въ оцѣнкѣ промышленнаго и рентнаго капитала являются совершенно солидарными. По рѣзкости высказанныхъ ими взглядовъ не привожу цитатъ изъ нихъ дословно. Но не могу умолчать, что оба они отдаютъ предпочтеніе промышленному капиталу, какъ болѣе прогрессивному.

Спрашивается: во имя чего-же регрессивный рентный капиталъ желаетъ обложить въ свою пользу торговлю налогомъ свыше 1.000,000 руб., которые придется переплачивать за перевозку товаровъ по лѣвобережной дорогѣ и другимъ путямъ, которые они должны пройти, чтобы попасть въ мѣста, гдѣ они теперь сбываются? Это нужно для образованія новыхъ рынковъ, желательныхъ для Ряз.-Уральской дороги, чтобы она могла заработать побольше барышей; а нѣсколько Астраханскихъ владѣльцевъ недвижимой собственности, поддерживающіе это ходатайство, даже и на это разсчитывать не могутъ. Почему же и во имя какого права Ряз.-Урал. жел. дорога и десятокъ домовладѣльцевъ настаиваютъ обложить громаднымъ налогомъ торговлю и промышленность? Не лучше-ли имъ приспособиться къ новымъ требованіямъ промышленной жизни и подумать, что слѣдуетъ предпринять въ своихъ интересахъ, не облагая напраснымъ налогомъ торговлю?

Когда явится у кого-нибудь поползновеніе обложить милліоннымъ налогомъ такъ себѣ, здорово живешь, ни за что, ни про что, то облагаемый по-неволѣ заговоритъ, что ему вовсе не все равно, гдѣ бы ни прошла желѣзная дорога.

Какъ по правому, такъ и по лѣвому берегу передвиженіе грузовъ предполагается въ 20—22 милліона пудовъ.

За это количество, считая средній тарифъ $^1/_{50}$ к. съ пуда и версты, об—во Юго-Восточныхъ дорогъ предполагаетъ собрать отъ 1.528,000 руб. до 1.680,800 рублей.

А Ряз.-Уральская за 21.520,000 пуд. предполагаетъ собрать 2.138,500 руб., т. е. болѣе на 457,700—610,500 рублей, только по одной Астраханской линіи, да сверхъ того почти столько-же, если не больше, приведется переплатить за путь по Камышинской линіи, да еще за путь по Юго-Восточнымъ линіямъ, за тѣ товары, которые идутъ на югъ, а такихъ товаровъ идетъ большинство по желѣзной дорогѣ. Если же грузовъ будетъ болѣе, то переплата можетъ возрасти до болѣе крупныхъ размѣровъ.

Изъ за такихъ суммъ стоитъ *не только поговорить*, но и поспорить.

Мало того, взявши дороже по лѣвому берегу, ну хотя везли бы лучше, но и этого нѣтъ. Болѣе длинный путь, переправа черезъ рѣку, да и ходатайство Уральской дороги *„объ облегченныхъ условіяхъ эксплоатаціи, которыя несомнѣнно будутъ допущены для Астраханской дороги“*, очень заставляютъ сомнѣваться въ лучшей и удобной доставкѣ его по лѣвому берегу. Если бы об-во Ряз.-Уральской дороги не просило гарантіи облигацій и особыхъ выгодныхъ для нихъ тарифовъ, а также подчинилось бы общимъ условіямъ желѣзнодорожныхъ тарифовъ, то несомнѣнно ему давно бы разрѣшили постройку дороги

и безъ ходатайства думы. Но оно считаетъ обычныя условія невыгодными, вотъ почему и является надобность въ особыхъ ходатайствахъ. Если же ему предложить строить дорогу безъ гарантіи и на общихъ основаніяхъ, то несомнѣнно, что оно откажется отъ нея.

Изъ произведенныхъ Ряз.-Уральскою дорогою изслѣдованій о возможномъ товарномъ движеніи по Астраханской линіи выяснилось, какъ это видно изъ сдѣланныхъ въ разное время сообщеній и записокъ ея агентовъ, что товарное движеніе и стоимость его по лѣвому берегу будутъ нижеслѣдующія. (Для болѣе удобнаго обозрѣнія они сводятся въ таблицу съ показаніями количества пудовъ, платы за пудъ и всей выгрузки):

Дорога будетъ возить соль: Ввозъ—къ Астрахани будутъ привозиться—6.000,000 пуд., фр. 5,5 коп.,—330,000 р. *Вывозъ* на Волгу 5.700,000 пуд., фр. 3,5 к.—200,000 р.

Вывозъ рыбы: морожен. рыбы 2.000,000 пуд., фр. 50 коп.,—1.000,000 р.; малосолы осенніе—1.500,000 п., фр. 12 к.,—180,000 р.; малосолы весенніе—1.500,000 пуд., фр. 7 к.,—105,000 р.

Ввозъ хлѣба: для Астрахани 800,000 п., фр. 7 к.,—56,000 р. Для кирг. и Ахтуб. селъ 500,000 п., фр. 5 к.,—25,000 р. *Вывозъ* къ Никол. слоб.—1.500,000 пуд., фр. 2,8 к.,—42,000 р.

Ввозъ мануфактурн. и проч. цѣнн. товаровъ: сезонные весенніе и зимніе товары на степн. ярмарки Ахтуб. селъ- -400,000 п., фр. 15,6 к.,—62,500 р.

Вывозъ хлопка: весною и осенью—600,000 п., фр. $12^3/_4$ к.,—76,500 р.

Вывозъ шерсти: изъ Астрахани—50,000 п., фр. $12^1/_3$ к.,—18,500 р.—Изъ степи и Ахтуб. селъ—100,000 п., фр. $12^1/_3$ к.,—18,500 р.

Вывозъ персидск. фрукт. и рису: по закр. навигац.—270,000 п., фр. $8^3/_4$ к.,—23,500 р.

Ввозъ лѣса: для киргизскаго населенія, Ахтубинск. селъ и соляныхъ копей—300,000 п., фр. 3,8 к.,—11,500 р.

Вывозъ скота, сала и кожъ: 300,000 п., фр. $2^2/_3$ к.,—8000 р.

Ввозъ всего: 8.000,000 п.—485,000 р. *Вывозъ всего*: 13,520,000 п.—1.653,500 р. *А всего* 21.520,000 п. и 2.138,500 руб.

Приведенныя выше данныя съ полною очевидностью подтверждаютъ правильность всего, что мною изложено было въ докладѣ Петровскому Обществу. Въ заработкѣ дороги въ 2.138,500 руб. на вывозъ изъ края падаетъ всего лишь по земледѣлію 42,000 руб. или 1,9%, по скотоводству 16,500 р.—0,8%. Неужели при этихъ цифрахъ можно серьезно говорить объ оживленіи земледѣлія въ краѣ? При здѣшнихъ почвенныхъ и атмосферическихъ условіяхъ иначе и

быть не можетъ. Въ Астрахани выпадаетъ осадковъ 130 до 244 м. м. —Москвѣ 530,—Харьковѣ 552,—Одессѣ 360. При такихъ ничтожныхъ осадкахъ безъ искусственнаго орошенія земледѣліе вести трудно. Цифры вывоза хлѣба, даваемыя Ряз.-Уральскимъ обществомъ, всего лучше подверждаютъ это воззрѣніе. Ввозный хлѣбъ, состоящій изъ муки, вырабатываемой изъ мѣстнаго хлѣба на мельницахъ (въ Саратовѣ, Самарѣ, Царицынѣ) громаднаго размѣра, съ техническими усовершенствованіями, имѣющей обходиться дешевле, не можетъ служить къ оживленію земледѣлія края. Съ другой стороны вслѣдствіе самаго направленія линіи не можетъ оживиться и то земледѣліе, которое уже есть, ибо дорога уходитъ отъ него совершенно въ сторону. Лѣвая дорога и не заботится о земледѣліи, какъ не представляющемъ для нея интереса, ибо забота о немъ обошлась-бы ей страшно дорого и принесла-бы большіе убытки. Вся ея доходность, какъ я и говорилъ, зависитъ исключительно отъ рыбы и транзита, они составляютъ главныя доходныя статьи ея выручки. Только на развитіе ихъ лѣвая дорога надѣется и для нихъ проектируется такая прямая линія.

Но рыбному дѣлу лѣвая дорога не окажетъ никакой помощи. Предполагаемые фрахты слишкомъ высоки, товаръ направляется не туда, куда ему нужно, а затѣмъ и пойдетъ медленнѣе, съ переправою черезъ р. Волгу въ Камышинѣ, которая будетъ сильно задерживать его въ пути. На-дняхъ одинъ изъ крупныхъ рыбопромышленниковъ передавалъ мнѣ, что икра, отправленная имъ изъ Петровска по жел. дорогѣ большою скоростью, попала въ Казань черезъ 40 дней, изъ коихъ 14 дней ждала переправы черезъ Волгу. Тоже самое будетъ и въ Камышинѣ, такъ какъ грузы встрѣчаются, количество ихъ будетъ болѣе, и отправители не могутъ, хотя изрѣдка, слѣдить, отправленъ-ли грузъ. Рыбное дѣло и транзитъ, коимъ дорога нужна, по неволѣ останутся по прежнему безъ дороги, а нѣсколько домовладѣльцевъ, коимъ дорога рѣшительно ни на что не нужна, будутъ съ дорогою. Да при томъ съ такою, для доходности коей нужно строить дороги и въ Сибирь, и въ Красноводскъ, и еще Богъ знаетъ куда, развѣ только не на луну.

Горное дѣло, *добыча соли,* скорѣе всего только перемѣстится съ Баскунчака на Элтонъ, ибо дорога по лѣвому берегу назначаетъ провозную плату за соль къ Астрахани 5,5 к. и на Волгу 3,5 к. съ пуда, а такія платы не могутъ служить къ удешевленію стоимости соли и распространенію ея. Значитъ, произойдетъ только перемѣщеніе дороги съ одного мѣста на другое. А въ этомъ никакого оживленія нельзя найти, какъ благосклонно ни разсматривай данныя. Чапчачи-же, по словамъ г. Бернарда, совершенно обходятся, и дается лишь названіе станціи, отдаленной отъ мѣсторожденія соли.

Такимъ образомъ фикція объ оживленіи лѣвобережнымъ путемъ земледѣлія и горнаго дѣла совершенно разрушается и собственными данными лѣвобережниковъ.

О возможности разработки каменнаго угля и другихъ ископаемыхъ не имѣется никакихъ, болѣе или менѣе внушающихъ довѣріе, изслѣдованій. Поэтому съ большимъ вѣроятіемъ можно утверждать, что разработка ихъ окажется невыгодною. Если-бы были богатыя залежи, стоющія приложенія капитала и труда, то на нихъ указали-бы, а такихъ указаній никѣмъ пока еще не дано.

Для земледѣльческаго промысла Царевскаго уѣзда лѣвобережный путь слишкомъ коротокъ. Поэтому едва можно разсчитывать и на 1.500,000 п. хлѣба, показываемаго Ряз.-Урал. об-вомъ.

Въ доказательство сошлюсь на весьма извѣстное изслѣдованіе проф. Скворцова: *„Вліяніе парового транспорта на сельское хозяйство“*. Въ этомъ изслѣдованіи, возбудившемъ къ себѣ большое вниманіе, онъ приходитъ къ заключенію: *„земледѣлецъ пользуется для передвиженія желѣзной дорогой только тогда, когда переѣздъ на лошади, по тѣмъ или другимъ причинамъ, оказался бы неудобенъ, слѣдовательно преимущественно при значительности разстоянія“*.

Единственный земледѣльческій Царевскій уѣздъ и не будетъ пользоваться дорогою, потому что до пристани по жел. дорогѣ хлѣбъ долженъ проходить очень незначительныя разстоянія. Въ томъ же сочиненіи изслѣдованъ вопросъ объ условіяхъ, необходимыхъ *для развитія добывающей промышленности: земледѣлія, лѣсоводства, горнаго промысла.* Изслѣдованіе привело къ заключенію: «для того, чтобы эти товары производились въ большей массѣ, нужно, въ 1-хъ, чтобы было на лицо достаточное количество живой рабочей силы и, во 2-хъ, чтобы производительность труда была высока. Оба эти условія встрѣчаются въ странахъ густонаселенныхъ и съ развитой промышленностію». Здѣсь же эти-то условія и отсутствуютъ, слѣдовательно на развитіе обрабатывающей промышленности у насъ можно разсчитывать развѣ черезъ столѣтіе.

Относительно иллюзіи о развитіи молочнаго скотоводства означенное изслѣдованіе указываетъ: «Такъ какъ мы беремъ зерновой собственно (съ относительно сухимъ, континентальнымъ климатомъ) районъ, то *здѣсь нельзя ожидать самаго существованія молочной* породы, тѣмъ болѣе, что другія причины,—каковы: удобство пастбищнаго содержанія и возможность кормленія соломой и сѣномъ, изъ которыхъ первая почти не имѣетъ здѣсь цѣны,—будетъ побуждать работать на волахъ и, слѣдовательно, воспитывать рабочій скотъ будетъ необходимо».

Вопросъ о вліяніи жел. дорогъ на пароходство возникалъ не только у насъ, но и въ другихъ государствахъ. По изслѣдованію проф.

Скворцова, «движеніе по Западной Двинѣ и Окѣ, а затѣмъ и по Волгѣ,—вслѣдствіе проведенія желѣзныхъ дорогъ, параллельныхъ теченію этихъ рѣкъ,—почти уничтожилось. Но важнѣйшія рѣки продолжаютъ и до сихъ поръ успѣшно конкурировать съ жел. дорогами. Такова у насъ Волга, въ Германіи Рейнъ, Эльба и частью Одеръ, грузовое движеніе по которымъ не только не уменьшается, но и возрастаетъ. Впрочемъ, по послѣднимъ даннымъ, опубликованнымъ относительно французской сѣти водныхъ сообщеній (Bullet. de statist. et de legislation comparée), движеніе по внутреннимъ водамъ продолжаетъ здѣсь развиваться, достигая въ послѣдніе годы (1887 и 1888) свыше 3000 милл. тоннъ километровъ. *Развитіе движенія начинается послѣ отмѣны въ 1880 г. налога на судоходство*». Изъ сего слѣдуетъ, что у насъ на Волгѣ пароходство не можетъ опасаться конкуренціи жел. дороги, да и на маленькихъ рѣкахъ товарное движеніе не возрастаетъ не по винѣ жел. дорогъ, а по другимъ причинамъ.

Наблюдаемое иногда сокращеніе грузового движенія по рѣкамъ не зависитъ отъ конкуренціи жел. дорогъ. Оно является слѣдствіемъ совершенно другихъ причинъ. Яснѣе всего видно это на примѣрѣ Западной Двины, по которой товарное движеніе сократилось.

Изъ приводимой ниже таблицы видно, что хотя общее товарное движеніе по ней и сократилось, но это сокращеніе отразилось не на судоходствѣ, а на плотахъ.

По ней перевезено было (въ 1,000 п.):

	на судахъ:	на плотахъ:	итого:
Въ 1888 г.	1543	81552	83095
« 1889 «	2880	85817	88697
« 1890 «	2221	80418	82639
« 1891 «	3701	33746	37447
« 1892 «	3756	61224	64980

Не смотря на сокращеніе общаго количества грузовъ, прошедшихъ по рѣкѣ, судоходство не только ничего не потеряло, но напротивъ *грузы, сданные ему, возрасли болѣе чѣмъ вдвое.* Значитъ *желѣзная дорога не только не повредила ему, но привлекла еще новые грузы.* Сократилось только движеніе плотовъ, понятно, не отъ конкуренціи съ жел. дорогою, а очевидно, вслѣдствіе истребленія лѣсовъ, но и оно на судоходствѣ нисколько не отразилось. Тоже самое и на Окѣ.

Всего отправлено по ней товаровъ въ тысячахъ пудовъ:

	въ 1890 г.	въ 1892 г.
Вверхъ	7031	8426
Внизъ	7668	7983
Прибыло товаровъ:		
Снизу	9944	13369
Сверху	18647	17462
	43290	47240

О рѣкахъ же, на коихъ общее грузовое движеніе увеличивается, понятно, нечего и говорить. Такія данныя яснѣе всего разсѣеваютъ всякія опасенія пароходчиковъ за потерю грузовъ.

Остается, слѣдовательно, еще вопросъ о паденіи города и уменьшеніи доходовъ городской кассы и домовладѣльцевъ.

Прежде всего разберемъ, изъ какихъ основаній исходятъ городъ и домовладѣльцы, возбуждая свое ходатайство. Для нихъ безразлично, что торговля будетъ обложена въ пользу дороги лишнимъ милліоннымъ налогомъ. Они хотятъ еще закрѣпостить торговлю, промышленность и арендаторовъ квартиръ и складовъ, чтобы брать съ нихъ не то, что слѣдуетъ, а сколько Богъ на душу положитъ, не давая за то даже надлежащихъ удобствъ. Такія желанія въ настоящій вѣкъ по меньшей мѣрѣ странны. Капиталъ теперь не закрѣпостишь не только жел. дорогою, но и другими болѣе сильными средствами. Онъ свободенъ и можетъ развиваться лишь на свободѣ. Облагая чрезмѣрно, его только можно оттолкнуть отъ Астрахани. Нужно теперь смотрѣть на дѣло шире и не забывать, что возрастаніе и упадокъ городовъ зависятъ очень много отъ хорошаго или плохого веденія городского хозяйства, а затѣмъ и отъ хорошихъ путей, которые помогаютъ привлеченію людей и капиталовъ, оживляя такимъ образомъ торговую и промышленную дѣятельность городовъ. Но если городъ поведетъ свое хозяйство такъ, что запретъ себя китайской стѣной отъ торговли и промышленности и не только не будетъ заботиться объ ея удобствахъ, а будетъ гнать и стѣснять ее, то понятно никакіе пути не помогутъ, невольно она будетъ искать себѣ другого мѣста и найдетъ. Промышленному капиталу надо дѣло дѣлать, а некогда ходить и кланяться, чтобы обратили на него благосклонное вниманіе. Поэтому первымъ дѣломъ надо заботиться, чтобы для промышленной дѣятельности были кое-какія и удобства, за которыя стоило бы платить, а главное не слѣдуетъ забывать, что городское управленіе призвано не *управлять городомъ, а заботиться о нуждахъ и интересахъ городского населенія.* Вслѣдствіе забвенія этого большею частью и происходятъ раз-

личныя уклоненія отъ правильнаго теченія дѣлъ. Нельзя не напомнить, что въ свое время фирма бр. Нобель просила у города мѣсто для своихъ складовъ нефтяныхъ продуктовъ, но городъ отказалъ. Фирма устроила ихъ на Форпостѣ, а городъ потерялъ доходъ отъ платы за мѣста и налога съ недвижимостей, которыя были бы построены. Случилось у бондарей нѣсколько пожаровъ, и вотъ имъ запрещаютъ промыселъ внутри города, почему они переходятъ на Форпостъ. Положимъ, запрещеніе внутри города бондарнаго промысла правильно, но для города выгоднѣе было не выгонять бондарей, а выстроить въ удобныхъ мѣстахъ зданія для ихъ мастерскихъ, приспособить паровой двигатель и брать за это плату, и бондаря не стали бы скитаться, и городъ былъ бы съ доходомъ. Лѣсныя пристани все болѣе и болѣе мелѣютъ, въ нынѣшнемъ году со стороны содержателей раздаются уже не только жалобы, но просто указывается на невозможность пользоваться ими.

Если указываемыя неудобства не устранятся, то несомнѣнно пристани будутъ искать другія мѣста, а между тѣмъ у города имѣется землесосъ, стоящій безъ дѣла, при помощи коего можно бы легко расчистить мели.

Все это ушло и уходитъ и безъ жел. дороги. Она здѣсь рѣшительно не причемъ, а городъ теряетъ. Значитъ, вся суть не въ дорогѣ, а въ способахъ веденія городского хозяйства. Городъ и домовладѣльцы напрасно надѣются при лѣвобережной дорогѣ закрѣпостить капиталъ, промышленность и квартиронанимателей. Это тщетная надежда. Можно закрѣпостить только бѣднаго, а капиталъ не закрѣпостишь никакими дорогами. Городу и домовладѣльцамъ будетъ выгоднѣе, отложивши заботы о непомѣрномъ обложеніи жителей и торговли, подумать о предоставленіи имъ всякихъ удобствъ и этими удобствами привязать къ себѣ жителей и торговлю. Повторяю, это будетъ выгоднѣе для обѣихъ сторонъ, а для города въ особенности, такъ какъ росту его не будутъ мѣшать несогласія. Городъ самъ отказывается отъ своихъ доходовъ. Возьмите хотя бы исторію водопроводнаго дѣла. Если бы оно было устроено городомъ, то водопроводъ не только снабжалъ бы городъ чистой и здоровой водой, но и давалъ бы городу доходъ. А теперь дѣло находится въ такомъ положеніи, что, вмѣсто изложенія его, я предпочитаю предложить обратить ваше вниманіе на брошюру С. Попова— «Санитарный обзоръ г. Астрахани». Возьмите хотя бы трамвай. Находятся предприниматели, которые надѣются извлечь изъ этого дѣла пользу. Отчего бы городу самому не построить трамвай и пользоваться прибылями его для усиленія своихъ средствъ? Все дѣло городъ имѣлъ бы въ своихъ рукахъ, не закабаляя себя и жителей неизвѣстному лицу, и легче всего могъ бы осуществить элект-

рическое освѣщеніе улицъ и домовъ. Въ этихъ несомнѣнно доходныхъ дѣлахъ городъ почему-то отказывается отъ своихъ доходовъ очевидныхъ и хлопочетъ о какихъ-то мнимыхъ доходахъ, которые яко бы у него кто-то хочетъ отнять.

Если г.г. обыватели дѣйствительно хлопочутъ объ интересахъ города, то, понятно, лучше позаботиться о доходахъ дѣйствительныхъ, а не мнимыхъ. Никто не станетъ отрицать, что если бы на доходы и расходы города былъ другой взглядъ, то несомнѣнно, что и финансовое и санитарное состояніе города было бы лучше, чѣмъ настоящее.

Могутъ возразить, что для дѣла у города нѣтъ людей. Частныя лица за тысячи верстъ организуютъ здѣсь дѣла, ведутъ ихъ блестяще заглазно, а неужели городъ у себя подъ глазами не можетъ организовать сравнительно такихъ небольшихъ дѣлъ. Люди есть, но только солидные люди не навязываютъ своихъ услугъ, а надо найти ихъ и попросить, да и относиться къ нимъ надо не какъ къ слугамъ, а какъ равный къ равному. Нѣкоторые же дѣятели здѣшней думы, въ особенности наши оппоненты, только себя и считаютъ людьми и гражданами, а мы остальные, по ихъ мнѣнію, пожалуй даже и не люди. Понятно, что, при такомъ отношеніи къ людямъ, хорошихъ людей для городскихъ дѣлъ не найдется.

Посмотримъ теперь, насколько основательны опасенія за упадокъ города и переходъ его на другую сторону и нѣтъ-ли средства удержать его здѣсь, ну хотя бы за хвостъ.

Въ цитированномъ изслѣдованіи А. Скворцова доказано, «что *желѣзныя дороги въ весьма значительной степени содѣйствовали развитію обрабатывающей промышленности... Развитіе промышленности было непосредственно связано съ другимъ явленіемъ: развитіемъ городовъ*». Приведя множество статистическихъ данныхъ о колоссальномъ ростѣ городовъ вслѣдствіе проведенія жел. дорогъ, А. Скворцовъ приходитъ къ заключенію: «возрастаніе населенія городовъ находится въ тѣснѣйшей связи съ развитіемъ промышленности и именно въ современной ея формѣ—крупной, пользующейся мертвыми двигателями и усовершенствованными механизмами промышленности»...

«Города могутъ возрастать только при условіи улучшенныхъ путей сообщенія и, конечно, Wiss правъ, говоря, что безъ жел. дорогъ возникновеніе и развитіе такихъ городовъ, какъ Чикаго, въ теченіе жизни одного поколѣнія не было бы возможно. Но констатируемый изслѣдованіемъ Wiss'а фактъ вліянія путей сообщенія на ростъ и возникновеніе городовъ не составляетъ особенности американской жизни, а подтверждается, можно сказать, всей исторіей человѣчества». Между прочимъ проф. Скворцовъ указываетъ, что статистики выяс-

нили одно весьма важное явленіе, *«что приростъ населенія въ большихъ городахъ наивысшій, и что затѣмъ онъ уменьшается постепенно съ переходомъ къ низшимъ группамъ»*. Большіе города, какъ большой магнитъ, притягиваютъ къ себѣ новое населеніе всего сильнѣе.

Изъ приведенныхъ данныхъ кажется ясно, что съ проведеніемъ жел. дороги населеніе Астрахани должно сильно возрасти. Но увѣряютъ, что оно поселится на Форпостѣ, потому что тамъ возникнутъ громадные склады товаровъ. Но наука и практика отвѣчаютъ: «быстрота и надежность транспорта даетъ возможность ограничивать запасы разныхъ продуктовъ и матеріаловъ, особенно тамъ, гдѣ храненіе ихъ обходится дорого... Благодаря той-же быстротѣ и надежности транспорта, уничтожается надобность въ услугахъ различныхъ посредниковъ по торговлѣ...

«Вслѣдствіе изложенной перемѣны, товарные запасы импортера и оптоваго торговца совершенно исчезли, а розничный торговецъ держитъ ихъ лишь въ весьма небольшомъ размѣрѣ, вслѣдствіе отсутствія мѣста для ихъ храненія и возможности легко и быстро пополнять ихъ черезъ новые заказы». Это указываетъ ясно, что на развитіе складовъ, все равно, пройдетъ-ли дорога по правой или по лѣвой сторонѣ, разсчитывать нельзя, и толковать о развитіи ихъ на Форпостѣ по меньшей мѣрѣ странно. Всѣ товары будутъ преимущественно храниться въ мѣстахъ производства ихъ. На Форпостѣ нужны будутъ и выстроятся только склады для товаровъ, перевозимыхъ по жел. дорогѣ. Въ желѣзно-дорожныхъ складахъ храненіе будетъ обходиться дорого, слѣдовательно, для привлеченія товаровъ на складъ въ самой Астрахани нужно только, чтобы за склады брали дешевле, чѣмъ на Форпостѣ и въ складахъ жел. дороги, тогда понятно, что большинство товаровъ, назначенныхъ для болѣе или менѣе продолжительнаго храненія, будетъ находиться въ городѣ. Даже тѣ товары, которые будутъ прибывать по жел. дорогѣ, будутъ немедленно брать и помѣщать въ городскіе склады. Тоже самое будетъ и съ товарами, поступающими въ городъ водой, которые не надобно отправлять немедленно по жел. дорогѣ. На Форпостъ же повезутъ только товары, подлежащіе немедленной отправкѣ на жел. дорогу. Если же будутъ назначать за склады въ городѣ невыносимо тягостную плату, то, конечно, товары будутъ искать другихъ складовъ. Товары же транзитные будутъ проходить мимо города, какъ и теперь безъ жел. дороги.

Изъ всего товарнаго движенія у Астраханскихъ пристаней, составляющаго свыше 250 милліоновъ пудовъ, на жел. дорогу перейдетъ въ районѣ г. Астрахани не свыше 20 милл. пудовъ, или только 8 проц. Остальные 92 проц. по прежнему будутъ передвигаться

по водѣ. Слѣдовательно, крупнаго измѣненія въ товарномъ движеніи не произойдетъ. Какъ правобережная, такъ и лѣвобережная линіи жел. дороги на большее количество грузовъ не разсчитываютъ. Да и 8 проц. обѣ жел. дороги разсчитываютъ взять не столько отъ существующаго уже товарнаго движенія, сколько отъ привлеченія новыхъ товаровъ, которые теперь миновали Астрахань. Вѣрнѣе, что 8 проц. отъ существующаго товарнаго движенія ни которая дорога не возьметъ, а самое большее 3—5 проц., такъ что никакого крупнаго измѣненія въ товарномъ движеніи съ устройствомъ жел. дороги не произойдетъ, все останется по старому и страхи за крупный переворотъ являются совершенно неосновательными. Во всякомъ случаѣ 92—97 проц. составляютъ такую крупную величину по сравненію съ 3—8 проц., что о серьезномъ паденіи городскихъ доходовъ или доходовъ домовладѣльцевъ не можетъ быть и рѣчи. Но несомнѣнно, что 3—8 проц. товарнаго движенія, отвлекаемаго жел. дорогою, возмѣстятся съ громаднымъ избыткомъ приливомъ новаго населенія и новыхъ грузовъ, благодаря болѣе удобнымъ путямъ сообщенія. Простой ариѳметическій разсчетъ ясно указываетъ, что пароходству нѣтъ надобности и выгоды переходить въ другое мѣсто съ товарнымъ движеніемъ въ 97 проц., ради 3 проц., направляемыхъ по жел. дорогѣ. И теперь оно сдаетъ и принимаетъ грузы не только въ Астрахани, но по всей Волгѣ на протяженіи не менѣе 50 верстъ. Грузы, сдаваемые какъ жел. дорогѣ, такъ и пароходству, предназначаются для перевозки, а не для храненія. Каждый отправитель требуетъ немедленной отправки ихъ. Слѣдовательно, о возникновеніи особыхъ складовъ не можетъ быть и рѣчи. Пароходству выгоднѣе послать за 1—2 версты баржу или пароходъ для пріема 3—8 проц. груза, чѣмъ мѣнять мѣсто своихъ пристаней и складовъ, съ 92—97 проц. товарнаго движенія. Это можетъ случиться только въ такомъ случаѣ, если его прогонятъ съ насиженныхъ мѣстъ или поставятъ въ такое положеніе, что оно со слезами вынуждено будетъ искать другихъ мѣстъ. Но полагаю, что городъ не рѣшится на такое изгнаніе пароходства.

Отвлеченіе жел. дорогою рабочаго люда на Форпостъ также немыслимо. Все количество проходящихъ по всей линіи жел. дороги товаровъ предполагается въ 20 милл. пудовъ. Они соберутся не въ одной Астрахани, а по всей линіи, а въ Астрахани этого количества не наберется. Допустимъ невѣроятное предположеніе, что оно будетъ и въ Астрахани. Жел. дорога за нагрузку и выгрузку беретъ по $^1/_3$ коп. съ пуда, и ей отъ этого остается еще барышъ. Положимъ, что она барыша не возьметъ, а все будетъ платить рабочимъ. Тогда она получитъ всего не болѣе 67,000 р. Ежедневная выручка составитъ только 183 р., считая рабочему по 75 коп. въ день, слѣдовательно жел.

дорога займетъ только 244 человѣка ежедневно; по отношенію къ 113,000 жителей въ Астрахани это составитъ только 0,2 проц. Удвойте, утройте, даже удесятерите эту сумму, все таки замѣтнаго передвиженія на Форпостъ рабочаго люда не получится. При томъ же на Астраханской станціи не понадобится и такого числа рабочихъ для нагрузки и выгрузки, такъ какъ жел. дорога будетъ пользоваться и механическими приспособленіями, значительно сокращающими необходимость въ рабочихъ рукахъ. Но такъ какъ несомнѣнно доказано, что съ проведеніемъ жел. дорогъ населеніе городовъ растетъ очень сильно, то въ Астрахани не только не уменьшится существующее число жителей, а напротивъ много возрастетъ.

Когда проводили жел. дорогу къ Нижнему, то городъ безпокоился не менѣе Астрахани, точно также волновались, посылали ходатайства. Когда-же ничто не помогло, то бросились покупать земли у вокзала и въ Кунавинѣ и подняли на нихъ цѣны до громадныхъ размѣровъ. Тамъ было больше основаній волноваться за переходъ города. Самъ городъ расположенъ на крутой горѣ, по которой только въ послѣдніе два года стало удобно подниматься. По берегу Волги тянется только узкій берегъ, представляющій массу неудобствъ для населенія. Вокзалъ чрезвычайно удаленъ отъ города, на нѣсколько верстъ, за ярмаркой. Да и движеніе по той дорогѣ, сравнительно съ здѣшнимъ, колоссальнѣе. По Московско-Нижегородской дорогѣ въ 1892 году товарная дѣятельность, пробѣгъ всѣхъ и главныхъ родовъ товаровъ на версту дороги выразился въ 30 милліардовъ пудо-верстъ (29,900.141,000 пудо-верстъ. Ст. сб. м. п. с. 36, стр. 74,75), провезено только товаровъ малой скорости по дорогѣ 117.500,000 пуд., а на одной станціи Нижній 58.000,000 пудовъ. На той сторонѣ ярмарка съ оборотомъ до 200.000,000 руб., на которой почти всѣ крупные нижегородскіе купцы торгуютъ и имѣютъ недвижимости. На томъ берегу и пароходныя пристани для пріема и сдачи товаровъ, идущихъ по жел. дорогѣ. Казалось бы, всѣ данныя за переходъ Нижняго на ту сторону. Но тѣмъ не менѣе никто не перешелъ на другую сторону. Нижній остается Нижнимъ, со своею кипучею дѣятельностью, выросши съ 44 тыс. въ 1870 г. до 98503 въ 1897 г., съ пристанями, гостинницами и пр. Всѣ страхи оказались неосновательными. Несомнѣнно, что еще менѣе основательнымъ будетъ опасеніе за отвлеченіе жителей изъ Астрахани жел. дорогою, съ ничтожнымъ сравнительно товарнымъ движеніемъ. Даже если будутъ гнать изъ Астрахани на Форпостъ, то населеніе возвратится тайно.

Если уже Астрахань дѣйствительно дорожитъ рабочимъ людомъ и желаетъ привлечь его въ городъ, то для этого есть очень простое средство, которое городу не только ничего не будетъ стоить, а дастъ

еще крупный доходъ. Стоитъ только городу выстроить для рабочихъ жилища, какъ они строятся теперь въ лучшихъ городахъ Западной Европы, а для бондарей и ремесленниковъ мастерскія съ паровыми или электрическими двигателями, чтобы каждый ремесленникъ могъ пользоваться нужною ему частью общей силы; для рыбниковъ устройте заведенія, съ проведенною водою и ледниками, складами для рыбы, чтобы они могли приготовлять ее чисто, безъ грязи; дайте имъ возможность консервировать и приготовлять въ прокъ рыбные товары. Пригласите техниковъ для указанія улучшенныхъ способовъ обработки товаровъ. Снабдите телефонами, дешевыми рельсовыми путями, устройте дешевый, быстрый и удобный перевозъ изъ Астрахани къ жел. дорогѣ и пароходнымъ пристанямъ. Тогда почти все рабочее и промышленное населеніе Форпоста перейдетъ въ Астрахань. Нужно только все устроить раціонально, недорого и на мѣстѣ, пусть городъ на затраты считаетъ 10 проц. Нужныя деньги на разумныя затраты городъ можетъ совершенно свободно найти изъ $4^1/_2$ проц. въ неограниченной суммѣ. Вотъ уже городъ наживаетъ $5^1/_2$ проц. на затраты. Такой заемъ не будетъ обремененіемъ для городского бюджета, а доходною статьею. Посредствомъ его городъ въ сильной степени улучшитъ свое санитарное состояніе: рабочій людъ и промысловыя заведенія будутъ въ чистыхъ и опрятныхъ помѣщеніяхъ, не такихъ, какъ теперь, загрязненныхъ и гніющихъ до такой степени, что отъ отвратительнаго запаха тошнитъ до рвоты. Не мудрено, что при теперешнихъ условіяхъ, въ коихъ находится рабочій людъ, въ городѣ такъ велика смертность. «Санитарный обзоръ Астрахани» врача С. Попова указываетъ несомнѣнно, что въ значительной смертности Астрахани виноваты не столько климатъ и положеніе Астрахани, сколько антигигіеническія условія жилищъ. Вмѣсто того, чтобы отдавать пришельцамъ такія доходныя статьи, какъ, напр., водопроводъ, трамвай, городу выгоднѣе было-бы эксплоатировать ихъ самому. Если частныя лица находятъ для этого деньги и помѣщаютъ ихъ съ крупными барышами, то богатому городу найти деньги можно несравненно легче и дешевле. Дѣйствуя такъ, городъ являлся бы благодѣтелемъ бѣдноты, споспѣшникомъ и двигателемъ мѣстной торговли и промышленности, нисколько не нарушая и интересовъ мѣстныхъ домовладѣльцевъ, такъ какъ, считая на затраты 10 проц., онъ не сводилъ бы и доходность домовладѣльцевъ ниже 10 проц., а это процентъ болѣе чѣмъ хорошій при теперешнихъ дѣлахъ.

Приведенныя соображенія несомнѣнно указываютъ, что правобережный путь не можетъ никоимъ образомъ послужить къ упадку Астрахани; напротивъ, онъ дастъ возможность довести ее до болѣе цвѣтущаго состоянія. Достиженіе этого въ рукахъ самого города и его

управленія. Если оно поведетъ ихъ хорошо, то городъ будетъ развиваться, а если оно будетъ гнать и угнетать торговлю и промышленность. то они невольно вынуждены будутъ искать себѣ новыхъ мѣстъ. Но тутъ дорога будетъ рѣшительно не при чемъ. (‹Астрах. Вѣстникъ› 1897 г. 11, 12 и 13 ноября №№ 2585, 2586 и 2587. - ‹Астрах. Листокъ› 1897 г. 11, 12 и 13 ноября №№ 274, 275 и 276). *)

Ѳ. С. Малышевъ.

CLVII.

Отчеты „Астрах. Листка“ и „Астрах. Вѣстника“ о собраніи 9 ноября 1897 г. Астрах. биржеваго общества.

Въ воскресенье, 9 ноября, въ биржевомъ комитетѣ Ѳ. С. Малышевъ прочелъ дополнительный докладъ по вопросу о проведеніи жел. дороги въ Астрахань. Большой залъ нашей биржи былъ буквально переполненъ публикою, интересовавшейся услышать новые доводы въ пользу того или иного направленія дороги. Докладъ г. Малышева печатается въ ‹Листкѣ› цѣликомъ и потому касаться его мы не будемъ; читатели наши сами могутъ оцѣнить степени убѣдительности доводовъ докладчика въ пользу правобережной дороги... Что же касается лѣвобережной партіи, то должно замѣтить, что и на этотъ разъ она явилась совсѣмъ не равнымъ борцомъ. За весьма немногими исключеніями, представители ея, оппонировавшіе докладчику, не сказали ровно ничего, что говорило бы въ пользу ихъ притязаній на лѣвобережную дорогу. Какъ и въ засѣданіе Петровскаго Общества, они явились въ биржевой комитетъ съ пустыми руками и ограничили свои возраженія лишь голословными указаніями на неполноту доклада и на ошибочность выводовъ его, не давъ при этомъ никакихъ цифровыхъ или иныхъ данныхъ, которыя могли бы хоть сколько нибудь поколебать основныя положенія докладчика.

*) Напечатанные въ настоящемъ ‹Сборникѣ› оба доклада г. Малышева вошли въ составъ изданной имъ въ томъ же 1897 г. записки, подъ заглавіемъ: ‹О наивыгоднѣйшемъ направленіи желѣзной дороги изъ г. Астрахани. Записка Ѳ. Малышева по докладамъ Петровскому Обществу изслѣдователей Астраханскаго края и Астраханскому биржевому обществу›. Астрахань. 1897. 8°. VII+46 стр.—О брошюрѣ этой въ ‹Астрах. Листкѣ› имѣется слѣдующая замѣтка: ‹Доклады Ѳ. С. Малышева о жел. дорогѣ, сведенные въ одной брошюрѣ, отпечатаны. При чтеніи этихъ докладовъ, сопоставленныхъ рядомъ, еще ярче становятся видными широта постановки вопроса, даваемая вопросу г. Малышевымъ, и вѣрность его общихъ заключеній, которую не колеблятъ частныя ошибки автора. Всѣмъ, интересующимся даннымъ дѣломъ, совѣтуемъ внимательно проштудировать самиъ доклады г. Малышева, а не довѣряться разной болтовнѣ и глупымъ сплетнямъ, которыми многіе близорукіе люди сбиваются съ толку, а хитрые—сбиваютъ другихъ›. (‹Астрах. Листокъ› 1897 г. 16 декабря № 305).

А. А. Бекуновъ, указавъ на то, что въ докладѣ говорится, что въ выборѣ направленія жел. дороги интересамъ торговой промышленности должно быть оказано предпочтеніе предъ интересами ренты, просилъ разъяснить,—почему докладчикъ Ряз.-Уральскую дорогу считаетъ дорогою рентьеровъ.

Г. Малышевъ объяснилъ, что ничего подобнаго о Ряз.-Уральской дорогѣ онъ въ докладѣ своемъ не говоритъ. Въ докладѣ говорится только, что за правобережную дорогу хлопочатъ промышленники, а за лѣвобережную—рентьеры, при чемъ указывается, что интересамъ промышленности должно быть отдано предпочтеніе.

Х. Н. Сергѣевъ указалъ на неполноту цифровыхъ данныхъ относительно вывоза рыбныхъ товаровъ изъ Астрахани на ю.-в. Россіи. По мнѣнію г. Сергѣева, г. Малышевъ ничуть не доказалъ, что большая часть этихъ товаровъ движется именно на ю.-в., а не на сѣверъ.

Г. Малышевъ возразилъ, что въ засѣданіи Петровскаго Общества онъ ознакомилъ присутствующихъ съ подробною картою движенія товаровъ; на этой картѣ обозначено точное количество товаровъ, движущихся по тому и другому направленію. Карта эта была предложена вниманію г. Сергѣева и всѣхъ присутствовавшихъ.

Затѣмъ *г. Сергѣевъ* между прочимъ замѣтилъ, что, вопреки увѣреніямъ правобережниковъ, ему изъ первыхъ источниковъ извѣстно, что вопросъ о направленіи Астрах. жел. дороги Правительствомъ не только не предрѣшенъ, но даже еще и не обсуждался.

Г. Туровъ обратилъ вниманіе на то, что и въ настоящее время на сѣверъ отправляется до 1 милл. пуд. мороженой рыбы; по его мнѣнію, съ проведеніемъ жел. дороги количество это значительно возрастетъ.

Г. Бернардъ повторилъ почти дословно содержаніе записки Ряз.-Уральской дороги, не приведя, однако, имѣющихся въ ней цифровыхъ данныхъ. Между прочимъ г. Бернардъ замѣтилъ, что Ряз.-Уральская дорога и не думала проводить линіи на Астрахань и что изысканія произведены были ею по предложенію министерства. Об-во Юго-Восточныхъ дорогъ также не помышляло объ этой линіи, но когда изысканія были уже произведены по лѣвому берегу, оно, опасаясь потери большихъ грузовъ, начало хлопотать о проведеніи дороги по правому берегу и произвело въ этомъ направленіи изысканія. Поэтому, по мнѣнію г. Бернарда, притязанія этого об-ва не заслуживаютъ вниманія, такъ какъ оно хлопочетъ изъ опасенія потери большаго количества грузовъ.

Относительно прорытія морскаго канала *г. Сергѣевъ* замѣтилъ, что ему достовѣрно извѣстно, что субсидіи на это предпріятіе не будетъ дано ни одному изъ строителей жел. дороги. Министерствомъ заказана

уже въ Америкѣ землечерпательная машина, которая и будетъ работать по углубленію русла Волги.

Мы не будемъ приводить мнѣнія, высказанныя другими оппонентами, такъ какъ всѣ они привели также мало доказательствъ противъ правобережнаго и въ пользу лѣвобережнаго направленія, какъ и указанные. Отмѣтимъ лишь вкратцѣ сказанное В. И. Склабинскимъ.

Г. Склабинскій прежде всего заявилъ, что онъ, какъ и всѣ природные Астраханцы, болѣе симпатизировалъ лѣвобережной дорогѣ, но, ближе ознакомившись съ дѣломъ, онъ пришелъ къ заключенію о неосуществимости надеждъ лѣвобережниковъ. Чьимъ интересамъ будетъ служить эта длиннѣйшая сравнительно съ правобережною дорога? Интересамъ промышленности проходимыхъ ею мѣстностей она служить не можетъ, такъ какъ промышленность въ тѣхъ частяхъ нашей губерніи почти совсѣмъ не развита. Надѣяться на вывозъ соли нельзя, такъ какъ Правительство не допуститъ конкуренціи ея съ солью Пермской, а также съ добываемою въ прочихъ мѣстностяхъ Имперіи. Хлѣбопашество въ Астрах. губерніи слишкомъ ничтожно, и потому на вывозъ хлѣбныхъ грузовъ разсчитывать также не приходится. Остается рыба. Г. Склабинскій указалъ на быстрое развитіе рыбной промышленности въ Сибири, и теперь уже имѣющей возможность поставлять не мало товаровъ на столичные и прочіе центральные рынки, а также на проведеніе жел. дороги до Архангельска, по которой также будутъ доставляться рыбныя богатства сѣвера на внутренніе рынки. Отмѣтивъ затѣмъ преимущества рыбы, улавливаемой въ сѣверныхъ водахъ, г. Склабинскій ясно доказалъ, что Астрах. цѣнная рыба ни въ какомъ случаѣ не можетъ конкурировать съ Сибирскою и Бѣломорскою и въ концѣ концовъ должна будетъ спасовать предъ нею. Далѣе г. Склабинскій указалъ на постепенное оскудѣніе въ нашихъ водахъ породъ красной рыбы, вслѣдствіе чего вниманіе нашихъ рыбопромышленниковъ обращается уже почти исключительно на «мелоча», а эти сорта рыбы идутъ исключительно на югъ и юго-востокъ Россіи, а также въ Румынію, на Балканскій полуостровъ и т. д. Такимъ образомъ, по словамъ г. Склабинскаго, все говоритъ въ пользу правобережнаго направленія дороги, тѣмъ болѣе, что она будетъ имѣть преимущественно транзитное значеніе, а для такого рода дорогъ главное условіе—кратчайшее направленіе. Вмѣстѣ съ тѣмъ г. Склабинскій указалъ и на нѣкоторыя преувеличенія гг. правобережниками при защитѣ облюбованнаго ими направленія дороги. Такъ они старались доказать, что правобережная дорога будетъ обслуживать и лѣвую сторону Волги. Г. Склабинскій доказывалъ, что этого быть не можетъ, такъ какъ въ данномъ случаѣ лѣвый берегъ будетъ отдѣленъ отъ желѣзнодорожнаго пути не только Волгою, но и громадными займищами, по которымъ под-

возъ грузовъ къ желѣзнодорожнымъ станціямъ будетъ сопряженъ и съ большими издержками, и съ большими затрудненіями. Вообще г. Склабинскій заявилъ собранію, что въ этомъ вопросѣ онъ, подобно многимъ другимъ, придерживается середины и главнымъ образомъ заботится о всестороннемъ выясненіи вопроса, дабы исключить возможность ошибки при выборѣ того или другаго направленія дороги.

Въ заключеніе не можемъ не замѣтить, что краткость и неполнота нашего отчета находится въ зависимости отъ того обстоятельства, что биржевой комитетъ, позабывъ, вѣроятно, о существованіи газетныхъ репортеровъ, не позаботился отвести имъ мѣсто. («Астрах. Листокъ» 1897 года 11 ноября № 274).

Своему второму докладу Ѳ. С. Малышевъ предпослалъ замѣчаніе, что написанъ онъ единственно съ цѣлью освѣтить новыми данными жгучій для Астраханцевъ вопросъ и путемъ обмѣна мыслей съ слушателями посодѣйствовать полному его выясненію. Докладъ, какъ и слѣдовало ожидать, вызвалъ оживленныя пренія.

Первымъ выступилъ *А. А. Бекуновъ.* Онъ находилъ, что въ докладѣ не выяснено, почему именно промышленный капиталъ долженъ пользоваться особымъ покровительствомъ и почему рентный, также несущій государственныя повинности, этого не заслуживаетъ? По мнѣнію г. Бекунова, и тотъ, и другой капиталы одинаково достойны поощренія. Далѣе г. Бекуновъ сказалъ, что за лѣвобережное направленіе стоятъ не одни только мѣстные рентьеры, но и многіе изъ представителей промышленнаго капитала.

Г. Малышевъ отвѣтилъ, что въ характеристикѣ капиталовъ онъ руководился изслѣдованіями и указаніями знаменитыхъ экономистовъ (Адама Смита и Карла Маркса), относительно же тяготѣнія къ лѣвобережной линіи мѣстныхъ промышленниковъ ему слышать не приходилось.

Х. Н. Сергѣевъ, отмѣтивъ, что на этотъ разъ докладчикъ не говоритъ о желательности лѣвобережной дороги только для мелкихъ лавочниковъ, высказалъ, что центръ тяжести спора слѣдуетъ перемѣстить;—пусть г. Малышевъ точными цифровыми выкладками, а не діаграммами, выяснитъ мѣста, размѣры и пути сбыта Астраханскихъ товаровъ.

Г. Малышевъ возразилъ, что это имъ уже сдѣлано по оффиціальнымъ источникамъ, и прочиталъ вторично приведенныя въ докладѣ цифры о грузооборотѣ.

Г. Сергѣевъ отвѣтилъ, что эти данныя недостаточно детальны и потому не совсѣмъ убѣдительны.

И. С. Туровъ попытался доказать, что вывозъ рыбныхъ грузовъ изъ Астрахани въ сѣверныя губерніи значительнѣе исчисленнаго въ докладѣ: возрастаетъ, напр., отправка свѣжей рыбы на пароходахъ во льду.

Х. Н. Хлѣбниковъ замѣтилъ, что сужденіе это не обосновано на точныхъ цифрахъ, тогда какъ имѣющіяся подробныя свѣдѣнія, приводившіяся въ прошломъ докладѣ, безспорно устанавливаютъ, что громаднѣйшая часть Астрах. рыбныхъ грузовъ проходитъ чрезъ Царицынъ на западъ и юго-западъ.

В. И. Склабинскій, лестно отозвавшись о трудѣ г. Малышева, указалъ, что съ нѣкоторыми положеніями согласиться не можетъ; напр., совершенно непонятно и недопустимо, чтобы правобережная дорога была ближе и удобнѣе для лѣвобережнаго населенія, отдѣленнаго отъ нея такимъ широкимъ воднымъ путемъ, какъ Волга,—и тѣмъ болѣе, что лѣвый берегъ заливается прибылой водой на значительное протяженіе вглубь, почему и доставка оттуда товаровъ неудобна и дорога.

Г. Малышевъ пояснилъ, что онъ имѣлъ въ виду главнымъ образомъ зимнее время, къ каковому обыкновенно пріурочивается отправка хлѣбныхъ товаровъ.

Далѣе *г. Склабинскій* заявилъ, какъ о непреложномъ фактѣ, что торговля Астрах. красною рыбою, вслѣдствіе уменьшенія естественнаго запаса ея, падаетъ съ каждымъ годомъ и будущности не имѣетъ, преимущественное же значеніе въ смыслѣ сбыта пріобрѣтаютъ частиковые рыбные товары, въ особенности же такъ называемыя «мелоча», находящія хорошій спросъ въ южныхъ и юго-западныхъ мѣстностяхъ Россіи и на Балканскомъ полуостровѣ; наша красная рыба, идущая пока на центральные рынки и частью за-границу, будетъ, благодаря болѣе низкому качеству, окончательно вытѣснена въ недалекомъ времени Сибирскою и Бѣломорскою—съ устройствомъ желѣзной дороги на Архангельскъ и подъѣздныхъ путей въ Сибири, гдѣ рыболовство развивается и улучшается очень быстро; наши же частиковые товары конкурируютъ на мѣстахъ сбыта съ туземными весьма успѣшно; въ виду этого, и при рѣшеніи вопроса объ Астраханской жел. дорогѣ нужно имѣть главнымъ образомъ въ виду только эти рыбные грузы.

Мнѣніе г. Склабинскаго подтвердилъ и *Х. Н. Хлѣбниковъ*.

Затѣмъ *г. Склабинскій* выразилъ сомнѣніе въ вѣрности положенія докладчика о томъ, что при проведеніи жел. дороги пароходство не только не пострадаетъ, но и выиграетъ; въ доказательство г. Склабинскій сослался на то, что разъ рыбные грузы, какъ заявлялъ на совѣщаніи у г. губернатора Х. Н. Хлѣбниковъ, пойдутъ по жел. дорогѣ,

то освободится значительный собственный флотъ рыбопромышленниковъ и уменьшится заработокъ на этихъ грузахъ другихъ пароходчиковъ;— чѣмъ возмѣстятся потери, что будетъ дѣлать излишняя флотилія?

Х. Н. Хлѣбниковъ снова удостовѣрилъ, что при жел. дорогѣ рыба обязательно пойдетъ рельсовымъ путемъ, какъ болѣе дешевымъ для нея, чѣмъ водный, и не внушающимъ, какъ послѣдній, опасеній за возможность аварій и друг. накладныхъ случайныхъ расходовъ,— при томъ и самая доставка будетъ быстрѣе и аккуратнѣе (*Голоса:* совершенно вѣрно... и фунта на пароходахъ тогда не отправимъ...); освободившаяся флотилія, по всей вѣроятности, передастся рыбопромышленниками въ другія руки.

Ѳ. С. Малышевъ съ своей стороны высказалъ, что оспариваемое положеніе основано на міровомъ опытѣ, установившемъ его вѣрность, и что потери Астрах. пароходства на рыбныхъ грузахъ будутъ съ лихвою возмѣщены увеличеніемъ транзита кавказскихъ и персидскихъ товаровъ, въ частности же—доставкою каменнаго угля, къ отопленію которымъ придется въ недалекомъ времени перейти вслѣдствіе возрастающей дороговизны нефтяныхъ остатковъ; количество угля потребуется огромное, такъ какъ три пуда его составляютъ эквивалентъ одного пуда мазута.

Х. Н. Сергѣевъ, основываясь на данныхъ Астрах. порта, доказывалъ, что мѣстный грузооборотъ систематически и при томъ быстро возрастаетъ; опасенія за скорое истощеніе нефтяныхъ источниковъ, по мнѣнію г. Сергѣева, во всякомъ случаѣ преждевременны и преувеличены, вздорожаніе же мазута вызвано случайными обстоятельствами.

В. И. Склабинскій замѣтилъ, что если мазутъ еще поднимется въ цѣнѣ, то можетъ быть выгодной и отправка его по желѣзной дорогѣ.

Ѳ. С. Малышевъ возразилъ, что ни Ряз.-Уральское, ни Юго-Восточное об-ва на этотъ грузъ, въ виду невозможности конкурировать съ доставкой его воднымъ путемъ, не разсчитываютъ—минимальный желѣзнодорожный тарифъ $^1/_{100}$ коп. съ пудо-версты, рѣчной же фрахтъ—отъ $^1/_{300}$ до $^1/_{400}$ коп.; вообще этотъ грузъ, какъ очень дешевый, перевозки по жел. дорогѣ не выдержитъ, можетъ же пойти по ней, въ особенности по закрытіи навигаціи и при условіи спѣшности въ доставкѣ, только керосинъ.

Изъ преній по вопросу о транспортировкѣ соли по лѣвобережной дорогѣ (*г. Склабинскій* высказалъ, что наша соль на сѣверные рынки разсчитывать не можетъ,—тамъ первенствуетъ Пермская, да при томъ вообще сильно начинаетъ возрастать сбытъ Крымской) выяснилось, что въ Астрахань ее, кромѣ развѣ только нужнаго для мѣст-

наго населенія количества, да и то въ экстренныхъ случаяхъ,—по чугункѣ не повезутъ, такъ какъ доставка водою и значительно дешевле, и удобнѣе; главные потребители соли рыбные промысла, на которые она и доставляется непосредственно съ мѣстъ добычи.

И. В. Беззубиковъ заключилъ, что при условіи снабженія солью промысловъ изъ Астрахани накладные расходы превысятъ самую ея стоимость.

Затѣмъ пренія коснулись направленія дороги.

Е. А. Бернардъ старался доказать предпочтительность лѣвобережнаго пути, какъ соединяющаго съ центральной рельсовой сѣтью, обѣщающаго поднять промышленность въ Астрах. краѣ и входящаго въ правительственную схему будущихъ жел. дорогъ, что подтверждается порученіемъ г. Министра Финансовъ предсѣдателю Ряз.-Урал. об-ва произвести изысканія именно этого пути, который, по словамъ г. Бернарда, явится лишь звеномъ въ общей сѣти дорогъ этого об-ва, Юго-Восточное же создало проектъ правобережнаго пути единственно только въ видахъ недопущенія своего конкурента выполнить задуманный широкій планъ, но юго-восточники легко могутъ потерпѣть и фіаско, такъ какъ намѣченная Правительствомъ схема осуществляется послѣдовательно, систематически, и дороги строятся не исключительно ради интересовъ крупной промышленности, но въ общегосударственныхъ цѣляхъ, преслѣдуя поднятіе экономическаго благосостоянія Имперіи вообще и данныхъ мѣстностей въ частности.

В. И. Склабинскій, ссылаясь на тотъ фактъ, что на Волгу проведены на близкомъ разстояніи одна отъ другой три жел. дороги, взаимно подрывающихъ значеніе каждой въ отдѣльности (Царицынская, Камышинская и Вольская),—находилъ, что отступленія отъ схемы бываютъ, и избѣжать ихъ едва-ли возможно; правительственная политика въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ свидѣтельствуетъ, что предпочтеніе отдается кратчайшимъ транзитнымъ путямъ, содѣйствующимъ росту крупной промышленности, лучше мелкой обезпечивающей, по мнѣнію Правительства, заработокъ населенію; всѣ транзитныя дороги сравнительно прямы и коротки—выбирается точка наименьшаго разстоянія между данными мѣстностями; строятся дороги спеціально въ видахъ развитія мелкой мѣстной промышленности, но только въ исключительныхъ случаяхъ, когда въ томъ чувствуется неотложная потребность и когда предвидятся выгоды постройки; дороги этой категоріи обыкновенно идутъ ломанными линіями, извилисты. Г. Склабинскій далѣе заявилъ, что раньше онъ былъ сторонникомъ лѣвобережнаго направленія Астрах. дороги, такъ какъ одинъ бѣглый взглядъ на карту говоритъ, что дорога эта прорѣжетъ лучшую и болѣе густо-населенную часть губерніи, тогда какъ правая пройдетъ

пустынными мѣстами,- но болѣе обстоятельное ознакомленіе съ дѣломъ заставило его ради правды измѣнить этотъ взглядъ и присоединиться къ партіи правобережниковъ,—тѣмъ болѣе, что настоящимъ и прошлымъ совѣщаніями установлена безубыточность этого пути для пароходства и невозможность транспортированія соли; правобережная дорога, какъ транзитная, скорѣе будетъ одобрена Правительствомъ, лѣвобережная-же имѣетъ только мѣстное значеніе, да и то сравнительно небольшое, такъ какъ нужна она исключительно для Царевскаго уѣзда, но послѣдній и часть Енотаевскаго естественно тяготѣютъ къ Самарской и Саратовской губерніямъ, почему проектъ г. Офросимова объ учрежденіи Царь-Николаевской губерніи небезоснователенъ; Астрахань расположена не въ центрѣ, а въ самомъ концѣ края, и ее можно-бы выдѣлить въ особое градоначальство, для Царевскаго же уѣзда, если понадобится, желѣзнодорожная вѣтка можетъ быть выстроена впослѣдствіи.

Х. Н. Хлѣбниковъ замѣтилъ, что и спора о направленіи дороги не было бы, если-бы лѣвобережный путь не оказался значительно длиннѣе, не грозилъ высокими и непосильными тарифами и не заставлялъ-бы потому опасаться за будущность транзита и мѣстныхъ товаровъ.

Е. А. Бернардъ возразилъ, что тарифы и при этомъ пути будутъ взиматься на общемъ основаніи и не явятся непосильными.

Ѳ. С. Малышевъ отвѣтилъ, что, однако Ряз.-Уральское об-во, какъ видно изъ его записки, представленной въ министерство финансовъ и путей сообщенія, предполагаетъ брать съ рыбныхъ грузовъ по 50 к. за пудъ.

Инженеръ г. *Нефедьевъ* высказалъ, что для будущности Астрахани Волго-Каспійскій каналъ имѣетъ, пожалуй, еще большее значеніе, чѣмъ жел. дорога, но почему-то вопросъ о каналѣ какъ-бы игнорируется.

Х. Н. Хлѣбниковъ отвѣтилъ, что онъ находится въ прямой зависимости отъ желѣзнодорожнаго.

Х. Н. Сергѣевъ заявляетъ, что зависимости этой, какъ ему достовѣрно извѣстно изъ первыхъ источниковъ, не существуетъ: покрайней мѣрѣ, Д. Н. Сергѣеву при представленіи Министръ Путей Сообщенія кн. Хилковъ сказалъ, что вопросъ о предпочтительности направленія Астрах. жел. дороги не только не предрѣшенъ, но еще и не обсуждался, и что вопроса о субсидіи отъ казны въ 7 милл. руб. взявшему постройку этой дороги об-ву на устройство Волго-Каспійскаго канала не поднималось, но за то г. Министръ сообщилъ, что министерствомъ заказанъ въ Америкѣ грандіозный землесосъ, который въ 1898 году предполагается послать для работъ по разчисткѣ и уг-

лубленію Волги, чтобы облегчить доступъ къ Астрахани морскимъ судамъ.

Заявленіе это, видимо, произвело сильное впечатлѣніе на присутствующихъ.

Г. Сергѣевъ добавилъ, что детальная и безпристрастная разработка въ мѣстномъ обществѣ желѣзнодорожнаго вопроса можетъ еще такимъ образомъ имѣть извѣстное значеніе.

Г. Нефедьевъ пояснилъ, что имъ производятся изслѣдованія въ дельтѣ Волги и собираются разные матеріалы по вопросу о Волго-Каспійскомъ каналѣ, но работы пока еще не окончены и знакомить съ ними преждевременно. Далѣе, указавъ, что заказанный министерствомъ въ Америкѣ землесосъ будетъ въ состояніи вынимать до 800 кубовъ въ часъ, г. Нефедьевъ высказалъ предположеніе, что, благодаря этому землесосу, явится возможность въ короткое время настолько возвысить отлагаемымъ грунтомъ нѣкоторыя мѣстности на взморьѣ, что онѣ будутъ пригодными для поселенія, тогда можетъ образоваться тамъ цѣлый городокъ, у котораго и сгруппируются морскія суда для выгрузки; если къ этому городку проложится желѣзнодорожная вѣтка съ Форпоста, то онъ окажется болѣе опаснымъ для интересовъ Астрахани, чѣмъ послѣдній.

Таковы въ общихъ чертахъ наиболѣе существенныя замѣчанія и мнѣнія, вызванныя вторымъ докладомъ Ѳ. С. Малышева. Какъ докладъ, такъ и пренія, выслушаны публикой съ большимъ интересомъ. Биржевики, однако, снова воздержались отъ изложенія своихъ мнѣній и взглядовъ... («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 11 ноября № 2585).

CLVIII.

Свѣдѣнія о количествѣ рыбныхъ товаровъ, отправленныхъ изъ Астрахани по Грязе-Царицынской жел. дорогѣ съ 1880 г. по 1890 г.

(Письмо въ редакцію «Астрах. Вѣстника»).

Присутствуя 9 сего ноября въ зданіи биржи при дебатахъ по поводу предполагаемаго ходатайства о соединеніи г. Астрахани рельсовымъ путемъ съ одной изъ ближайшихъ линій общей сѣти Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ, мнѣ неоднократно приходилось слышать о недостаточности цифровыхъ данныхъ о количествѣ рыбныхъ грузовъ, направляемыхъ по жел. дорогамъ изъ Астраханскаго края.

Желая, по возможности, способствовать выясненію этого весьма важнаго обстоятельства, считаю необходимымъ объяснить, что въ концѣ 1890 года мною были извлечены изъ отчетовъ правленія Грязе-Царицынской жел. дороги за 1880—1889 года свѣдѣнія о количествѣ рыбныхъ товаровъ, отправленныхъ въ этотъ періодъ по означенной дорогѣ. Эти свѣдѣнія помѣщены въ № 2 «Вѣстника Рыбопромышленности» за 1891 годъ и представляются въ слѣдующей таблицѣ:

Вывезено пудовъ	Сельди	Частиковой рыбы	Красной рыбы	Икры частиковой рыбы	Жиры	Икры красной рыбы	Балыковъ	Общее коммерч. груз. за каждый годъ отдѣльно	Примѣчаніе
1880	3·579,114	3.213,572	227,935	—	—	—	—	7.020,621	Цифры, обведенныя густою графою, не вошли въ общій десятилѣтній итогъ.
1881	3.811,019	3.885,075	242,776	—	—	—	—	7.938,870	
1882	4.776,285	4.386,381	207,563	—	—	—	—	9.370,229	
1883	4.539,370	5.150,935	183,470	—	—	—	—	9.873,775	
1884	5.351,158	5.229,017	188,248	—	—	—	—	10.768,423	
1885	5.919,884	4.693,398	217,313	—	—	—	—	10.830,395	
1886	6.099,888	4.372,463	199,712	28,292	36,015	15,493	2,120	10.672,063	
1887	6.517,397	4.313,447	186,756	77,071	41,292	5,262	1,582	11.017,600	
1888	5.230,195	5.085,298	155,112	135,421	54,736	3,849	2,436	10.470,605	
1889	3.764,218	6.729,245	201,766	104,644	77,002	6,591	676	10.695,209	
Итого	49,588,528	47,058,834	2,010,651	346,128	209,045	30,695	6,813	98,658,010	

Слѣдовательно, общее количество рыбныхъ грузовъ по десятилѣтней сложности годовыхъ отправленій опредѣляется въ 9.865,801 пуд., причемъ только не болѣе одной десятой части было отправлено на вторую группу, остальные-же товары всѣ были направлены на третью группу желѣзныхъ дорогъ. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 12 ноября № 2586).

Вас. Ключевскій.

CLIX.

О переправѣ черезъ рѣку Волгу у Астрахани.

(Предложеніе провести Астрах. жел. дорогу по правому берегу, но съ тѣмъ, чтобы г. Астрахани предоставить устроить вокзалъ въ самомъ городѣ на свой счетъ и самому эксплоатировать паромъ съ ледоколомъ для сообщенія съ Форпостомъ).

Вопросъ о направленіи проектируемой жел. дороги, долженствующей соединить Астрахань съ сѣтью другихъ отечественныхъ дорогъ, держитъ въ возбужденіи умы всѣхъ нашихъ почтенныхъ обывателей,

распавшихся, естественно, на два лагеря: правобережниковъ и лѣвобережниковъ. Партія правобережниковъ во главѣ съ ихъ вождемъ г. Малышевымъ одерживаетъ, повидимому, побѣду, вслѣдствіе чего у лѣвобережниковъ, каковыми являются почти всѣ Астрах. домовладѣльцы и природные Астраханцы, вытянуты лица.

Не вдаваясь въ критическую оцѣнку того или другого направленія проектируемой жел. дороги, я позволю себѣ предложить способъ, умиротворящій, по моему, обѣ партіи. Пусть господа правобережники проводятъ себѣ на славу дорогу на Форпостъ; обездоленнымъ же лѣвобережникамъ надо предоставить устройство вокзала и всѣхъ сопричисляемыхъ къ нему службъ въ г. Астрахани. Теперь *вопросъ:* какъ попасть изъ Форпоста въ Астрахань? *Отвѣтъ:* посредствомъ парового парома и ледокола. Вотъ краткія свѣдѣнія о Саратовскомъ паромѣ, плавающемъ подъ названіемъ «*Саратовская переправа*». Паромъ около 700 номинальныхъ, или около 3000 индикаторныхъ силъ. Разстояніе его рейса лѣтомъ 1 верста, весною двѣ версты. На паромѣ помѣщается 24 вагона, или 22 вагона, 1 паровозъ и 1 тендеръ. Скорость хода до 17 верстъ въ часъ. Погрузка вагоновъ и нагрузка ихъ продолжается 48 мин., т. е. каждая операція требуетъ 24 минуты (иногда проходитъ болѣе, или менѣе времени). Стоимость его вмѣстѣ съ ледоколомъ около 2 милл. рублей. Паромъ съ винтовыми двигателями самъ можетъ ломать аршинный ледъ. Освѣщается электричествомъ. Городу слѣдуетъ домогаться разрѣшенія устроить въ Астрахани вокзалъ на свой счетъ и самому эксплоатировать паромъ, что окупится для него сторицею. Мѣшать-же городу въ устройствѣ въ Астрахани вокзала никто не станетъ, такъ какъ это значило-бы не дать городу безусловно необходимаго удобства. Итакъ, если об-во, которое будетъ строить жел. дорогу, воспротивится имѣть вокзалъ въ Астрахани, то тогда городу, ради своихъ выгодъ, придется обзавестись своимъ паромомъ-ледоколомъ, на которомъ лестно будетъ, кстати сказать, встрѣтить обоихъ направленій сторонниковъ, распивающихъ убѣжденно брудершафтъ за процвѣтаніе града родного, съ сіяющими, жизнерадостными лицами. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 16 ноября № 278).

С. Кузнецкій.

CLX.

О присоединеніи къ Астрахани Форпоста, какъ части ея, или ея пригорода.

(Къ желѣзнодорожному вопросу).

Много уже написано, и еще болѣе того наговорено по желѣзнодорожному вопросу, но едва ли можно утверждать, что онъ исчерпанъ въ полномъ объемѣ, всесторонне освѣщенъ и что уже нѣтъ пунктовъ и положеній, допускающихъ разнорѣчивыя толкованія. На мой взглядъ, таковыхъ имѣется еще достаточно; сложный желѣзнодорожный вопросъ нуждается еще въ дальнѣйшей *безпристрастной* разработкѣ. Подчеркиваю это слово потому, что именно безпристрастія-то и маловато въ спорахъ туземныхъ желѣзнодорожниковъ. По крайней мѣрѣ, мнѣ кажется, что если внимательно покопаться въ серіи доводовъ за и противъ даннаго направленія дороги, то не трудно открыть въ иныхъ случаяхъ такъ называемую предвзятую тенденцію—предумышленную группировку фактовъ и освѣщеніе ихъ подъ извѣстнымъ угломъ. Говоря другими словами, при критическомъ разборѣ даннаго мнѣнія бросаются въ глаза сокровенные его мотивы, подрывающіе довѣріе къ нему и ослабляющіе желательное автору впечатлѣніе. Нѣтъ-нѣтъ, да и прорвутся, нѣтъ-нѣтъ, да и обнаружатъ нѣсколькими неосторожными фразами, гдѣ именно собака зарыта. Боюсь «раздразнить гусей» и потому не привожу одного очень яркаго примѣра. Впрочемъ, читатель, бдительно слѣдящій за мѣстной желѣзнодорожной литературой, навѣрное, обратилъ уже на него должное вниманіе. Да и не въ указаніи примѣровъ цѣль моего письма.

Я хочу лишь напомнить, кому слѣдуетъ, объ одномъ старомъ проектѣ, имѣющемъ тѣсную связь съ нашимъ желѣзнодорожнымъ вопросомъ. Лѣвобережники, какъ извѣстно, серьезно опасаются за участь г. Астрахани при правобережной дорогѣ и пророчатъ о возникновеніи на Форпостѣ большого и бойкаго города, «только не Астрахани» Правобежники сомнѣваются въ справедливости этого пророчества,—главнымъ образомъ, кажется, потому, что чрезъ Волгу можно будетъ перекинуть мостъ. Вотъ мнѣ и вспомнилось, что есть, кажется, средство до извѣстной степени примирить враждующія стороны на этомъ пунктѣ. Средство заключается *въ заблаговременномъ присоединеніи къ городу Астрахани Форпоста, какъ части его, какъ пригорода*. Помнится, что вопросъ объ этомъ былъ уже возбужденъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ и что въ нашемъ городскомъ управленіи имѣется даже

по этому поводу особое дѣло. Интересно бы именно теперь обстоятельно выяснить причины, затормозившія тогда осуществленіе этого проекта, и возможность приведенія его въ исполненіе въ настоящее время. Мнѣ кажется, что при условіи включенія Форпоста въ черту города Астрахани значительно уменьшилась бы опасность матеріальныхъ потерь для послѣдняго при правобережной линіи, такъ какъ единое общественное управленіе заботилось бы о возможномъ примиреніи интересовъ лѣвой и правой Астрахани, о предотвращеніи раззоренія одной въ пользу другой. Тогда и при правобережной дорогѣ доходы г. Астрахани не понизились бы, а непремѣнно поднялись, и при томъ на значительную сумму, распоряженіе же городскими капиталами осталось бы въ сущности по-прежнему за старой Астраханью, какъ болѣе густо населенной и имѣющей возможность послать въ думу и большее число своихъ представителей, которые, конечно, обладая численнымъ перевѣсомъ надъ новыми форпостинскими астраханцами-гласными, не допустили бы явнаго ущерба интересамъ своихъ избирателей. Присоединеніе Форпоста къ Астрахани желательно, конечно, при непремѣнномъ условіи устройства чрезъ Волгу безпрерывнаго, удобнаго и безплатнаго передвиженія населенія. Не будучи стѣсняемо въ этомъ отношеніи, оно распредѣлилось бы по обоимъ берегамъ соотвѣтственно дѣйствительнымъ нуждамъ и потребностямъ. Едва-ли можно сомнѣваться, что первенствующее значеніе въ соединенномъ городѣ,—по крайней мѣрѣ, въ отношеніи постояннаго мѣстожительства,—сохранилось-бы за старой Астраханью, такъ какъ новую еще строить надо, старая-же налицо, при томъ послѣдняя притягивала-бы форпостинцевъ, т. е. имѣющихъ на томъ берегу торгово-промышленныя операціи и даже осѣдлость, въ качествѣ административно-судебно-общественнаго центра. Такимъ образомъ «берега» могли-бы объединиться и жить совмѣстною жизнью, превратиться изъ враговъ въ союзниковъ.

Оговариваюсь, что я нисколько не претендую на вѣрность постановки и освѣщенія вопроса «о союзѣ береговъ», единственною-же цѣлью настоящаго письма служитъ желаніе обратить на это дѣло вниманіе нашихъ присяжныхъ желѣзнодорожниковъ, въ надеждѣ на безпристрастную и компетентную его разработку. Астрахань во всякомъ случаѣ такой городъ, который невозможно-же, хотя-бы и ради интересовъ пресловутаго прогрессивнаго промышленнаго капитала, вычеркнуть и похѣрить. Если уже дорогѣ суждено пройти по правому берегу, то пусть это совершится, по крайней мѣрѣ, съ наивозможно-меньшимъ матеріальнымъ ущербомъ для г. Астрахани,—этого исконнаго «средоточія» Каспійско-Волжской рыбопромышленности. Нельзя-же въ самомъ дѣлѣ играть будущностью и даже существованіемъ та-

CLX.

О присоединеніи къ Астрахани Форпоста, какъ части ея, или ея пригорода.

(Къ желѣзнодорожному вопросу).

Много уже написано, и еще болѣе того наговорено по желѣзнодорожному вопросу, но едва ли можно утверждать, что онъ исчерпанъ въ полномъ объемѣ, всесторонне освѣщенъ и что уже нѣтъ пунктовъ и положеній, допускающихъ разнорѣчивыя толкованія. На мой взглядъ, таковыхъ имѣется еще достаточно; сложный желѣзнодорожный вопросъ нуждается еще въ дальнѣйшей *безпристрастной* разработкѣ. Подчеркиваю это слово потому, что именно безпристрастія-то и маловато въ спорахъ туземныхъ желѣзнодорожниковъ. По крайней мѣрѣ, мнѣ кажется, что если внимательно покопаться въ серіи доводовъ за и противъ даннаго направленія дороги, то не трудно открыть въ иныхъ случаяхъ такъ называемую предвзятую тенденцію—предумышленную группировку фактовъ и освѣщеніе ихъ подъ извѣстнымъ угломъ. Говоря другими словами, при критическомъ разборѣ даннаго мнѣнія бросаются въ глаза сокровенные его мотивы, подрывающіе довѣріе къ нему и ослабляющіе желательное автору впечатлѣніе. Нѣтъ-нѣтъ, да и прорвутся, нѣтъ-нѣтъ, да и обнаружатъ нѣсколькими неосторожными фразами, гдѣ именно собака зарыта. Боюсь «раздразнить гусей» и потому не привожу одного очень яркаго примѣра. Впрочемъ, читатель, бдительно слѣдящій за мѣстной желѣзнодорожной литературой, навѣрное, обратилъ уже на него должное вниманіе. Да и не въ указаніи примѣровъ цѣль моего письма.

Я хочу лишь напомнить, кому слѣдуетъ, объ одномъ старомъ проектѣ, имѣющемъ тѣсную связь съ нашимъ желѣзнодорожнымъ вопросомъ. Лѣвобережники, какъ извѣстно, серьезно опасаются за участь г. Астрахани при правобережной дорогѣ и пророчатъ о возникновеніи на Форпостѣ большого и бойкаго города, «только не Астрахани». Правобежники сомнѣваются въ справедливости этого пророчества, главнымъ образомъ, кажется, потому, что чрезъ Волгу можно будетъ перекинуть мостъ. Вотъ мнѣ и вспомнилось, что есть, кажется, средство до извѣстной степени примирить враждующія стороны на этомъ пунктѣ. Средство заключается *въ заблаговременномъ присоединеніи къ городу Астрахани Форпоста, какъ части его, какъ пригорода*. Помнится, что вопросъ объ этомъ былъ уже возбужденъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ и что въ нашемъ городскомъ управленіи имѣется даже

по этому поводу особое дѣло. Интересно бы именно теперь обстоятельно выяснить причины, затормозившія тогда осуществленіе этого проекта, и возможность приведенія его въ исполненіе въ настоящее время. Мнѣ кажется, что при условіи включенія Форпоста въ черту города Астрахани значительно уменьшилась бы опасность матеріальныхъ потерь для послѣдняго при правобережной линіи, такъ какъ единое общественное управленіе заботилось бы о возможномъ примиреніи интересовъ лѣвой и правой Астрахани, о предотвращеніи раззоренія одной въ пользу другой. Тогда и при правобережной дорогѣ доходы г. Астрахани не понизились бы, а непремѣнно поднялись, и при томъ на значительную сумму, распоряженіе же городскими капиталами осталось бы въ сущности по-прежнему за старой Астраханью, какъ болѣе густо населенной и имѣющей возможность послать въ думу и большее число своихъ представителей, которые, конечно, обладая численнымъ перевѣсомъ надъ новыми форпостинскими астраханцами-гласными, не допустили бы явнаго ущерба интересамъ своихъ избирателей. Присоединеніе Форпоста къ Астрахани желательно, конечно, при непремѣнномъ условіи устройства чрезъ Волгу безпрерывнаго, удобнаго и безплатнаго передвиженія населенія. Не будучи стѣсняемо въ этомъ отношеніи, оно распредѣлилось бы по обоимъ берегамъ соотвѣтственно дѣйствительнымъ нуждамъ и потребностямъ. Едва-ли можно сомнѣваться, что первенствующее значеніе въ соединенномъ городѣ,—по крайней мѣрѣ, въ отношеніи постояннаго мѣстожительства,—сохранилось-бы за старой Астраханью, такъ какъ новую еще строить надо, старая-же налицо, при томъ послѣдняя притягивала-бы форпостинцевъ, т. е. имѣющихъ на томъ берегу торгово-промышленныя операціи и даже осѣдлость, въ качествѣ административно-судебно-общественнаго центра. Такимъ образомъ «берега» могли-бы объединиться и жить совмѣстною жизнью, превратиться изъ враговъ въ союзниковъ.

Оговариваюсь, что я нисколько не претендую на вѣрность постановки и освѣщенія вопроса «о союзѣ береговъ», единственною-же цѣлью настоящаго письма служитъ желаніе обратить на это дѣло вниманіе нашихъ присяжныхъ желѣзнодорожниковъ, въ надеждѣ на безпристрастную и компетентную его разработку. Астрахань во всякомъ случаѣ такой городъ, который невозможно-же, хотя-бы и ради интересовъ пресловутаго прогрессивнаго промышленнаго капитала, вычеркнуть и похѣрить. Если уже дорогѣ суждено пройти по правому берегу, то пусть это совершится, по крайней мѣрѣ, съ наивозможно-меньшимъ матеріальнымъ ущербомъ для г. Астрахани,—этого исконнаго «средоточія» Каспійско-Волжской рыбопромышленности. Нельзя-же въ самомъ дѣлѣ играть будущностью и даже существованіемъ та-

кого города съ беззаботностью ребенка... Необходимо насаждать и расширять прогрессивную промышленность, но столь же необходимо позаботиться и объ интересахъ представителей такъ называемаго рентнаго капитала, такъ какъ и тотъ, и другой имѣютъ одинаковое право на существованіе и одинаковое значеніе въ жизни цѣлаго государства. Съ точки зрѣнія послѣдняго и нужно смотрѣть на дѣло. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 19 ноября № 2592).

Непричастный.

CLXI.

Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ.

(Отзывы «Міровыхъ Отголосковъ», «Саратовскаго Листка», «Саратовскаго Дневника», «Волжско-Донского Листка», «Новаго Времени» и «Echo des mines»).

Въ виду сдѣланныхъ у насъ, въ Астрахани, на совѣщаніи по желѣзнодорожному вопросу указаній на предпочтительность транзитнаго рельсоваго пути предъ дорогою, имѣющее исключительно мѣстное промышленное значеніе,—особый интересъ представляетъ слѣдующая статья, напечатанная въ «Міровыхъ Отголоскахъ».

Вопросъ о возможномъ поддержаніи торговаго значенія нашихъ провинціальныхъ городовъ тѣсно связанъ съ благополучіемъ большинства населенія Россіи, такъ какъ это именно большинство вынуждено производить лишь то, что находитъ себѣ сбытъ въ ближайшихъ къ нему экономическихъ центрахъ, какими являются для него эти города.

Изъ этого естественнаго факта вытекаетъ и не менѣе естественное заключеніе, а именно: чѣмъ лучше торгуетъ данный провинціальный центръ, тѣмъ достаточнѣе должно было бы быть населеніе его ближайшихъ окрестностей, и наоборотъ—чѣмъ хуже торгуетъ провинціальный городъ, тѣмъ и населеніе его окрестностей должно было быть бѣднѣе, что, впрочемъ, часто встрѣчается въ дѣйствительности даже при изобиліи у населенія хлѣба, скота и лошадей.

Спрашивается, однако: чѣмъ можно поддержать экономическое значеніе нашихъ провинціальныхъ городовъ, отъ развитія и процвѣтанія торговли которыхъ столь сильно зависитъ и благосостояніе, а слѣдовательно и покупная способность большинства населенія Россіи? Отвѣтъ на это имѣется одинъ: проведеніемъ новыхъ желѣзныхъ дорогъ такимъ образомъ, чтобы находящіеся въ районѣ ихъ *провинціальные города не были* ими *обходимы въ интересахъ промышленности* круп-

ныхъ фабричныхъ центровъ *или ради какихъ-либо пресловутыхъ транзитовъ.*

Несомнѣнно, что вышеприведенный способъ разрѣшенія вопроса о поддержаніи торговаго значенія нашихъ провинціальныхъ городовъ вызвалъ бы возникновеніе въ нихъ множества фабрикъ и заводовъ всякаго рода, такъ какъ весьма многіе изъ таковыхъ городовъ имѣютъ для постройки въ нихъ фабрикъ и заводовъ уже то преимущество предъ крупными промышленными центрами, что городамъ этимъ неизвѣстна еще существующая въ послѣднихъ дороговизна рабочихъ, продуктовъ продовольствія, земли, кирпичей и топлива, съ чѣмъ, конечно, должно считаться всякое промышленное предпріятіе.

Далѣе замѣтимъ, что многіе изъ нашихъ провинціальныхъ городовъ расположены столь благопріятно въ географическомъ отношеніи, что удачное проведеніе не къ нимъ, а чрезъ нихъ жел. дорогъ,—способствовало бы быстрому обращенію этихъ городовъ въ крупные промышленные центры, а въ особенности въ тѣхъ мѣстностяхъ, гдѣ существуетъ значительный избытокъ рабочихъ рукъ, благодаря малоземельности крестьянскаго населенія, вынужденнаго ежегодно отправляться въ дальній путь на заработки, откуда подчасъ крестьяне возвращаются домой безъ единаго гроша и съ надорваннымъ здоровьемъ.

При практикующемся же подчасъ способѣ постройки жел. дорогъ въ обходъ провинціальныхъ городовъ можетъ оказаться въ недалекомъ будущемъ такое положеніе вещей, при которомъ *многія насиженныя мѣста придутъ въ окончательное запустѣніе,* уступивъ навсегда свое право не только что на развитіе, но и на дальнѣйшее существованіе ничтожнымъ пунктамъ.

Возможное сокращеніе въ будущемъ случаевъ обхода провинціальныхъ городовъ имѣющими быть построенными жел. дорогами представляется на нашъ взглядъ, заключаютъ «М. О.», столь же желательнымъ, какъ и возникновеніе въ этихъ городахъ фабричныхъ и заводскихъ предпріятій. Во всемъ этомъ крайне нуждается наша провинція. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 20 ноября № 2593).

Нашей злобы дня касается въ передовой статьѣ и «Саратовскій Листокъ». Указавъ, что современное торговое движеніе не можетъ довольствоваться однимъ только воднымъ путемъ, недоступнымъ въ ненавигаціонное время, газета эта, какъ на примѣръ, ссылается на торговлю съ Персіей и Средней Азіей.

Персидскіе и средне-азіатскіе товары, поспѣвающіе въ Каспійскіе порты большею частью по прекращеніи навигаціи на Волгѣ, не остаются лежать на мѣстѣ, а въ значительной части предпочитаютъ длин-

ный и дорогой путь черезъ Баку -Батумъ—Одессу или Севастополь и на Петровскъ къ Москвѣ, Варшавѣ и Лодзи. А отсюда тѣмъ же путемъ идутъ товары въ Среднюю Азію и Персію. Этотъ обходный путь отъ Москвы исчисляется въ 2033 версты (до Петровска) и въ 2394 в. (черезъ Одессу въ Баку), не считая переѣзда по Черному морю, а отъ Лодзи—въ 2850 в. (до Петровска) и 2088 (черезъ Одессу), не считая Чернаго моря.

А между тѣмъ существуетъ очень простой способъ укоротить этотъ путь на цѣлыя сотни верстъ, обойти всегда болѣе или менѣе неудобные переѣзды по Черному морю и обезпечить непрерывность сообщенія центральныхъ районовъ Россіи съ Персіей и Средней Азіей, внѣ зависимости отъ Волжской навигаціи.

Этотъ способъ давно уже указывается самой торговопромышленной жизнью края и составляетъ вопросъ ближайшаго будущаго: мы говоримъ о соединеніи Астрахани желѣзной дорогой съ общей русской сѣтью.

Въ самомъ дѣлѣ, въ то время, какъ жел. путями соединялись маловажные пункты, такой исконный Каспійскій портъ и центръ огромной рыбной промышленности, какъ Астрахань, оставался въ забросѣ. Одинъ на всемъ Каспійскомъ побережьѣ этотъ портъ остается отрѣзаннымъ на $5^1/_2$ мѣс. въ году отъ сѣти жел. дорогъ. Не говоря уже о транзитныхъ сношеніяхъ съ Персіей и Средней Азіей, правильная торговля съ которыми для нашихъ промышленныхъ районовъ имѣетъ первостепенное значеніе, отъ этой изолированности въ теченіе полугода теряетъ очень много мѣстная Астрах. промышленность. Достаточно привести примѣръ, что рыбные товары, приготовленные для потребленія въ Великомъ посту, не могутъ быть доставлены на рынки вслѣдствіе запоздавшаго открытія навигаціи и полной невозможности доставить гужомъ до ближайшаго желѣзнодорожнаго пункта... Тѣ же рыбные товары осенью, въ видѣ малосоловъ, вслѣдствіе несовпаденія времени прекращенія навигаціи съ временемъ готовности товара, или неожиданнаго замерзанія Волги, и зимою—мороженые, вслѣдствіе наступленія оттепелей и пр. условій, не попадаютъ на рынки во время и въ томъ видѣ, въ какомъ приготовлены.

Итакъ, улучшеніе и ускореніе (съ Москвой почти вдвое) торговыхъ сношеній съ Персіей и Средней Азіей, гдѣ мы должны удержать рынокъ за собой и гдѣ такъ сильна конкуренція иностранцевъ, и упорядоченіе мѣстной промышленности и сбыта ея продуктовъ въ центральную Россію,—все это давно уже заставляетъ правительственныя сферы признать какъ въ цѣляхъ мѣстной жизни, такъ и въ общегосударственныхъ, необходимымъ соединеніе Астрахани жел. дорогой съ одной изъ ближайшихъ линій.

Отмѣтивъ затѣмъ существованіе двухъ проектовъ направленія Астрах. жел. дороги и подвергнувъ ихъ критической оцѣнкѣ съ точки зрѣнія государственныхъ и краевыхъ интересовъ, «С. Л.» приходитъ къ заключенію о предпочтительности лѣвобережнаго рельсоваго пути. Въ главныхъ частяхъ аргументація газеты такова:

Если взять въ цѣломъ путь отъ Астрахани къ Москвѣ, какъ центру торгово-промышленныхъ сношеній, то линія по лѣвому берегу Волги черезъ Камышинъ окажется значительно короче (на 77—92 в.) правобережной. Лѣвобережная линія, такимъ образомъ, соединитъ Астрахань кратчайшимъ путемъ со столицами, со всѣмъ центральнымъ райономъ, сѣверомъ и сѣверо-западомъ Россіи. Правобережная линія будетъ короче лѣвобережной (верстъ на 50) только для южныхъ и юго-западныхъ рынковъ для сбыта рыбы. Не говоря уже о томъ, что ничтожная разница тарифной переплаты здѣсь покрывается съ избыткомъ сокращеніемъ расходовъ при перевозкѣ рыбныхъ грузовъ на сѣверные рынки по значительно болѣе короткой линіи (при лѣвобережномъ ея направленіи), нельзя забывать еще, что и остальные товары Астрахани, Персіи и Закаспія тяготѣютъ, главнымъ образомъ, именно къ центральнымъ и сѣвернымъ нашимъ рынкамъ. Сохраненіе за Астраханью посреднической роли въ торговлѣ съ Персіей, Средней Азіей и вообще Каспійскимъ побережьемъ возможно лишь за счетъ торговыхъ ея сношеній съ центральнымъ фабрично-заводскимъ райономъ Россіи, а не южнымъ или юго-западнымъ и западныии районами. А въ этомъ именно желательномъ направленія лѣвобережнымъ проектомъ и сокращается разстояніе отъ Астрахани, которая, такимъ образомъ, не только не лишается прежняго своего значенія на Каспіи, но и усиливаетъ его.

Если лѣвобережная линія, какъ мы видѣли, гораздо болѣе отвѣчаетъ интересамъ самой Астрахани, чѣмъ правобережная, то по отношенію къ районамъ, обслуживаемымъ обѣими проектируемыми линіями, преимущество лѣвобережной сказывается еще яснѣе.

Правобережная линія прошла бы по мѣстности, не обладающей никакими естественными богатствами, — по мѣстности, гдѣ нѣтъ развитаго земледѣлія и населеніе рѣдко. Все, что она сдѣлала бы,—это перехватила бы грузы, идущіе нынѣ транзитомъ черезъ Астрахань обездоливъ этотъ городъ.

Не то представляла бы собой лѣвобережная линія. Начавшись у самой Астрахани, развивъ еще болѣе ея промышленную и торговую дѣятельность, дорога вступила бы въ очень важный районъ, который при правильной промышленной эксплоатаціи не только оживилъ бы весь этотъ край, но и поднялъ бы его государственное значеніе.

Мы говоримъ о соляныхъ озерахъ Элтонѣ и Баскунчакѣ, кото
представляютъ огромныя богатства, частію лежащія теперь втунѣ
отсутствію жел. путей, не смотря на то, что сосѣдняя рыбная про
шленность Астрахани могла бы быть прекраснымъ рынкомъ для сб
соли. Отсутствіе жел. дороги здѣсь дѣлаетъ возможнымъ конкурен
Донецкой каменной соли, уже теперь проникшей по новымъ жел.
рогамъ въ этотъ богатый солью край, а въ будущемъ грозящей п
кратить вовсе добычу соли на Баскунчакѣ.

Далѣе—лѣвобережная дорога пройдетъ по Царевскому уѣзду,
годно отличающемуся отъ другихъ уѣздовъ Астрах. губерніи разви
емъ земледѣлія, и будетъ способствовать переходу къ осѣдлой жи
киргизскаго населенія, административный центръ котораго — Ханс
Ставка—будетъ вблизи жел. дороги.

Наконецъ, лѣвобережная линія дастъ весьма существенное
кращеніе пути (на 135—150 вер.) для всѣхъ сообщеній Астрах
съ приволжскими жел. дорогами—Тамбово-Камышинскою, Козлово-
ратовскою, Сызрано-Вяземскою, Рязанско-Казанскою и Нижегородск
въ виду предполагаемаго соединенія Нижняго съ ст. Рузаевской. Не
зя не видѣть далѣе, что лѣвобережная линія на Астрахань при
нетъ къ Покрово-Уральской сѣти и составитъ естественное прод
женіе этихъ путей къ Каспію. Въ свою очередь Покрово-Уральс
сѣть должна въ скоромъ времени соединиться съ одной стороны
Царицыномъ (отъ ст. Ершовъ), а съ другой—съ ст. Кротовка Са
ро-Златоустовской дороги и при этомъ посредствѣ—съ обшир
сѣтью дорогъ, проектируемыхъ на Уфу, Казань и Вятку Москов
Казанскимъ об-вомъ. Линія Кротовка-Николаевскъ-Элтонъ-Царицы
намѣчаемая съ цѣлью, съ одной стороны, дать выходъ Самарск
и Сибирскому хлѣбу къ Новороссійскому порту, а съ другой—
звать обмѣнъ Урала съ Дономъ жел. рудой и каменнымъ углемъ,
здастъ съ лѣвобережною Астрах. линіею непрерывную заволжс
сѣть отъ Астрахани до Перми и Сибири, а въ связи съ проект
Московско-Казанской дороги—до Вятки и Сѣв. Двины. При так
проектѣ отъ Астрахани до Саратова, напр., общее протяженіе ли
составило бы 670 верстъ, вмѣсто 1122 в. при правобережной
ніи; отъ Самары—945 в., вмѣсто 1454 в. и т. д. Астрахань, ра
и Каспійское побережье и Средняя Азія, могли бы быть снабжа
хлѣбомъ на гораздо болѣе выгодныхъ условіяхъ и Уральскимъ же
зомъ, а соляной районъ Элтона и Баскунчака нашелъ бы себѣ
сѣверу обширный рынокъ.

Все это, вмѣстѣ взятое, вывело бы Заволжье изъ состоянія
брошенности, въ которомъ оно до сихъ поръ пребываетъ, вызв
бы колонизацію многихъ пустующихъ тамъ земель и кстати усил

бы торговопромышленную дѣятельность ближайшихъ центровъ правобережной стороны и ихъ культурное значеніе. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 20 ноября № 2593).

За предпочтительность лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги категорически высказывается и «Саратовскій Дневникъ».

Живучесть даннаго вопроса,—совсѣмъ было заглохшаго, а въ послѣднее время снова поставленнаго на очередь,—газета объясняетъ тѣмъ, что онъ вовсе не мѣстный только, а имѣетъ весьма серьезное экономическое значеніе для государства. Въ тѣхъ же цѣляхъ, которыя заставили строить жел. дороги въ Сибирь и къ Архангельску, должна быть построена дорога и въ Астрахань,—нынѣ единственный русскій портъ, лишенный возможности пользоваться услугами жел. дороги.

Для успѣховъ великаго Сибирскаго пути чрезвычайно важно, чтобы его грузы имѣли новые рынки сбыта и чтобы на него поступали такіе товары, сбытъ которыхъ въ Сибири вполнѣ обезпеченъ. Въ этихъ цѣляхъ связь Каспія и Закаспійскаго края съ Сибирью необходима, а слѣдовательно необходима и жел. дорога въ Астрахань. Разъ это такъ, не представляется никакого затрудненія сказать, по какому берегу Волги дорога должна быть проведена. Ясно, какъ Божій день, что она не можетъ имѣть другого направленія, какъ лѣвобережное, по которому, пересѣкая Покровско-Уральскую вѣтвь, должна примкнуть къ Самаро-Златоустовской дорогѣ, связанной съ Сибирской. Есть масса другихъ доводовъ въ пользу этого направленія, указываемыхъ теперь столичной и мѣстной поволжской прессой, но изъ нихъ, думается, достаточно вспомнить только одинъ: дорога по правому берегу должна пройти безплодными, пустынными песчаными мѣстами, лишенными всякой культуры и не имѣющими никакой будущности; по лѣвому же берегу она будетъ обслуживать мѣста, богатыя соляными мѣсторожденіями, рыбными промыслами, пастбищами и хлѣбородными землями. *Дорога по правому берегу можетъ имѣть значеніе только для доходности предпріятій Юго-Восточнаго об-ва, какъ подъѣздной путь для прикаспійскихъ и закаспійскихъ грузовъ;* проведенная же по лѣвому берегу, она оживитъ богатый, но лишенный пока культуры край, не говоря уже о той животворной связи съ Сибирскою жел. дорогой, на которую мы указали здѣсь.

Далѣе «С. Дн.» разсматриваетъ вопросъ съ точки зрѣнія интересовъ г. Саратова и приходитъ къ заключенію о выгодности и для него лѣвобережнаго направленія. Насколько перехватывающая Саратовскіе грузы правобережная дорога можетъ быть вредной для Саратовской торговли, настолько лѣвобережная, говоритъ газета, обѣщаетъ

Саратову только одно хорошее, открывая для него и новые рынки, и новые товары. При осуществленіи этой дороги возможно возникновеніе отсутствующей теперь въ Саратовѣ шерстяной торговли, закупка сала, кожъ, лошадей и рогатаго скота, оживленіе и расширеніе операцій съ рыбой и солью, возможенъ увеличенный сбытъ такихъ товаровъ изъ Саратова въ киргизскую орду и все лѣвобережное Приволжье. Важнѣе же всего то, что дорога, проведенная по лѣвому берегу, неминуемо должна соединиться съ великимъ Сибирскимъ путемъ. Вотъ гдѣ находится ключъ вопроса о будущемъ Саратовской торговли: связь Саратова съ Сибирью, возможность обмѣна Нижневолжскихъ и Сибирскихъ грузовъ, обѣщаетъ громадныя выгоды, если Саратовскіе коммерсанты избавятся отъ своей болѣзни, называемой «коммерческой непредпріимчивостью». Во всякомъ случаѣ, коренные Саратовскіе товары—пшеничная мука и растительныя масла—получатъ новые рынки сбыта, и выработка здѣсь этихъ продуктовъ должна значительно усилиться. Кромѣ того, Саратовъ будетъ находиться на кратчайшемъ пути отъ Сибири и Прикамскаго края къ Черному морю и можетъ извлечь изъ этого благопріятнаго положенія огромную пользу для своей торговли. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 23 ноября № 2595).

Въ «Волжско-Донскомъ Листкѣ» встрѣчаемъ слѣдующія небезъинтересныя для Астраханцевъ строки:

«Въ будущемъ предвидится сооруженіе еще нѣсколько линій жел. дорогъ къ г. Царицыну, именно—такъ называемой Восточно-Донецкой, которая ведется отъ ст. Миллерово Воронежско-Ростовской жел. дороги на соединеніе съ Волго-Донской. Послѣдняя отъ соединенія съ Воронежско-Ростовской линіей должна сильно оживиться и дастъ новый толчекъ къ росту и оживленію зацарицынской части нашего города. Затѣмъ имѣются всѣ шансы на проведеніе Астрах. жел. дороги къ Царицыну. Но эта дорога не представляетъ такого интереса для роста Царицына, какъ Восточно-Донецкая, или та новая линія, которую проектируетъ Ряз.-Уральское об-во отъ ст. Кротовка Самаро-Златоустовской жел. дороги на Царицынъ. Эта послѣдняя линія соединитъ насъ съ великимъ Сибирскимъ путемъ и направитъ произведенія Сибири на Царицынъ для дальнѣйшей ихъ переотправки къ портамъ Чернаго моря.

Что касается Астрах. жел. дороги, то вредъ ея для Царицына не выразится въ такой силѣ, въ какой нѣкоторые изъ нашихъ гражданъ предполагаютъ. Говорятъ, что съ проведеніемъ Астрах. жел. дороги на Царицынъ послѣдній будто бы превратится въ транзитный пунктъ,—рыбные склады и конторы закроются и перейдутъ въ Аст-

рахань. Но это мнѣніе не совсѣмъ основательно уже потому, что рыбные товары въ громадномъ своемъ большинствѣ будутъ перевозиться лѣтомъ по водѣ и, слѣдовательно, Царицынскіе склады останутся неприкосновенными, равно и конторы для распоряженія о перегрузкѣ и отправкѣ по жел. дорогамъ. Мы не сомнѣваемся, что Астрах. жел. дорога внесетъ свою долю оживленія въ нашъ Царицынъ, хотя на свѣтъ изъ Астрахани намъ нечего разсчитывать. Да и всѣ пути къ Царицыну разсчитаны не на просвѣтительную дѣятельность, а на оживленіе торговли и промышленности». («А. В.» 1897 г. 28 ноября № 2599).

Въ «Новомъ Времени», подъ заголовкомъ: «Астраханская желѣзная дорога», встрѣчаемъ слѣдующую, не представляющую чего-либо новаго, но тѣмъ не менѣе не безъинтересиую корреспонденцію, за подписью А. С.:

«Какъ извѣстно, теперь на очереди вопросъ о проведеніи жел. дороги въ Астрах. губерніи для соединенія губернскаго города и устьевъ величайшей русской рѣки съ общей желѣзнодорожной сѣтью Имперіи. Астрахань представляетъ именно тотъ пунктъ, чрезъ который производятся сношенія Россіи съ Персіей, съ Закаспійской областью и Южнымъ Кавказомъ, и потребность въ желѣзной дорогѣ сознавалась еще 15 лѣтъ назадъ, а именно въ 1882 году состоялось постановленіе Астрах. городской думы о ходатайствѣ относительно соединенія Астрахани съ общей желѣзнодорожной сѣтью. Теперь, когда торговый оборотъ Астрахани увеличился въ два раза противъ прежняго, потребность въ жел. дорогѣ, конечно, стала еще настоятельнѣе. Но, не говоря уже о потеряхъ торговыхъ, какія влечетъ за собой отсутствіе жел. дороги, оно отражается и на Астрахани, какъ на городѣ съ быстро растущимъ населеніемъ, далеко превысившимъ сто тысячъ человѣкъ. Цѣны на многіе жизненные продукты, и притомъ продукты первой необходимости, какъ, напр., хлѣбъ, нормируются зимой не по дѣйствительной ихъ стоимости, а по количеству привезенныхъ въ городъ запасовъ. Астрахань зимой сильно затруднена въ своихъ сообщеніяхъ съ остальной Россіей, и безъ преувеличенія можно сказать, что, съ прекращеніемъ навигаціи, такой крупный торговый центръ, какъ она, становится отрѣзаннымъ отъ Имперіи на $5^1/_2$ мѣс. Соединиться съ прочими нашими жел. дорогами Астрах. жел. дорога могла бы въ двухъ пунктахъ, примкнувъ къ общей желѣзнодорожной сѣти или въ Царицынѣ или въ Камышинѣ. Въ первомъ случаѣ рельсовый путь пойдетъ по правому берегу р. Волги, и Астрахань, лежащая на лѣвомъ берегу, потеряетъ то значеніе, которое она имѣетъ

теперь, ибо вся торговля и промышленность перейдутъ на пра
берегъ и сосредоточатся въ конечномъ пунктѣ новой дороги—Ч
постѣ. Такое явленіе, ясно, и нежелательно, и невыгодно. Губерн
городъ, въ которомъ затрачены и затрачиваются громадные капит
для удовлетворенія потребностей торговли и промышленности, въ
торомъ сосредоточена жизнь цѣлаго края, постепенно опустѣетъ и
детъ исключительно лишь административнымъ центромъ. Такое
чальное явленіе могло бы быть оправдано, если бы желѣзнодорож
линія Форпостъ-Царицынъ пересѣкала мѣстности, существенно за
тересованныя въ жел. дорогѣ. Но на самомъ дѣлѣ ничего подоб
нѣтъ. На всемъ протяженіи праваго берега не имѣется ни од
крупнаго населеннаго пункта. Совсѣмъ иное будетъ, если обратя
къ разсмотрѣнію лѣвобережной линіи, которая соединитъ Астра
съ Камышиномъ. Она пройдетъ черезъ наиболѣе заселенныя мѣс
сти. Она пересѣчетъ земледѣльческій, скотоводческій, рыбопромыш
ный и соледобывающій районы. Она упорядочитъ торговлю въ
мыцкой *) степи, сосредоточенную въ рукахъ татаръ, сильно эксп
тирующихъ населеніе. Кромѣ того, при существованіи этой ли
облегчится принятіе мѣръ противъ развитія и вторженія сыпуч
песковъ и увеличится цѣнность и доходность казенныхъ оброч
статей. Вполнѣ понятно, что и Астрахань не только не потеряет
данномъ случаѣ своего торгово-промышленнаго значенія, но, напрот
пріобрѣтетъ новое и воспользуется сама всѣми выгодами и прев
ществами желѣзнодорожнаго сообщенія. Нельзя при этомъ не сказ
что въ то время, какъ на правомъ берегу Волги нѣтъ ни одного
селенія, насчитывающаго свыше 6,000 человѣкъ жителей, на лѣв
есть 42 пункта, имѣющихъ отъ 6 до 16 тысячъ жителей. А Н
лаевская слобода, лежащая противъ Камышина и представляю
одинъ изъ конечныхъ пунктовъ дороги, имѣетъ болѣе 20,000 ж
лей. Такимъ образомъ, для Астрахани и Астрах. губерніи жел.
рога необходима по лѣвому берегу Волги». («Астрах. Вѣстникъ» 189
25 декабря № 2624).

Вопросомъ объ Астрах. жел. дорогѣ начинаетъ интересоватьс
иностранная печать. Напр., въ «L'echo des mines et de la me
lurgie» встрѣчаемъ слѣдующую замѣтку:

«Астраханскій желѣзнодорожный вопросъ находится на очер
и, уже предрѣшенный въ принципѣ, возбуждаетъ живые споры о то
какой проектъ направленія дороги подлежитъ принятію?

---

*) Киргизской?

Прим. ценз. «А. В.»

Представлены два проекта: линія Астрахань-Камышинъ и линія Форпость-Царицынъ. Какъ кажется, первая представляетъ болѣе серьезныя преимущества, изложенныя въ запискѣ Астрах. городского головы.

По этой запискѣ жел. дорога, выходя изъ города, пересѣкаетъ дельту Волги и направляется по лѣвому берегу великой рѣки, проходя послѣдовательно черезъ области, торговля и промышленность которыхъ до сего времени жестоко страдаютъ, благодаря отсутствію удобнаго сообщенія.

Всѣмъ извѣстны частыя бѣдствія, которыя терпятъ рыбопромышленники при медленной гужевой доставкѣ, вслѣдствіе внезапной оттепели, портящей цѣлые транспорты товаровъ.

Кромѣ того, долина Ахтубы, предназначенная самой природой для садоводства, получитъ неисчислимыя выгоды отъ близости жел. дороги, а равно и близъ лежащія мѣсторожденія соли и далѣе къ сѣверу лежащія удобныя мѣста для скотоводства, которое гораздо значительнѣе по количеству и по качеству скота, чѣмъ на правомъ берегу Волги.

Съ другой стороны продовольствіе края зерновымъ хлѣбомъ и мукой будетъ урегулировано и будетъ гарантировано отъ спекулянтовъ, которые нерѣдко эксплоатируютъ городъ съ 113,000 населеніемъ и его окрестности. Во имя многочисленныхъ интересовъ губерніи и города Астрах. городской голова и настаиваетъ на лѣвобережномъ направленіи новаго рельсоваго пути, предназначеннаго главнымъ образомъ для передвиженія товаровъ въ ненавигаціонное время». («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 15 декабря № 2615).

CLXII.

Письмо въ редакцію «Астрах. Вѣстника» г. Коренного Астраханца по желѣзнодорожному вопросу *) и отвѣтъ на это письмо г. Малышева.

Не касаясь подробно вопроса о предпочтительности направленія жел. дороги, такъ какъ объ этомъ придется еще потолковать много,

*) Настоящее письмо написано довольно рѣзко, но рѣшаемся дать ему мѣсто по двумъ соображеніямъ: вопервыхъ—потому, что безпристрастіе побуждаетъ предоставить возможность высказаться обѣимъ, спорящимъ о направленіи дороги, сторонамъ, а во вторыхъ—потому, что если даже допустить ошибочность и нѣкоторое преувеличеніе сказаннаго въ письмѣ, то правобережникъ, и тѣмъ болѣе г. Малышевъ, позаботятся выяснить вѣрность своихъ взглядовъ данными, не внушающими никакихъ сомнѣній: для напечатанія возраженія правобережниковъ столбцы нашей газеты открыты. Напечатать настоящее письмо побуждаетъ еще и то соображеніе, что изъ столкновенія противоположныхъ, хотя-бы выраженныхъ и въ рѣзкой формѣ, мнѣній всегда выясняется истина, а именно она-то и чрезвычайно важна въ данномъ случаѣ, и отыскиваніе ея является нравственной обязанностью газеты, корректно относящейся къ своимъ задачамъ и назначенію.

Прим. ред. «А. В.».

я тѣмъ не менѣе не могу не высказать вообще, что происшедшій расколъ въ средѣ Астраханцевъ, кажется, безпримѣрный. Какъ бы ни порицали лѣвобережниковъ г. Малышевъ, фельетонистъ «Астрах. Листка» г. Мерси и т. п. господа, я позволю себѣ все таки сказать, что житель г. Астрахани, настоящій гражданинъ его, черпающій здѣсь средства къ жизни, никоимъ образомъ не можетъ и не долженъ высказываться за правый берегъ, а тѣмъ болѣе, слѣдовательно, не можетъ быть за правый берегъ городское управленіе. По какому же праву г. Малышевъ и его послѣдователи упрекаютъ и жителей, и городское управленіе за ихъ ходатайства, направленныя ко благу города. Еще менѣе умѣстны плоскія шуточки по этому вопросу, нацарапанныя «услужливою» рукою фельетониста «Листка» г. Мерси. Въ такихъ вопросахъ совершенно неумѣстны фельетонныя буффонады: онѣ только запугиваютъ болѣе скромныхъ и, быть можетъ, знающихъ и умныхъ людей; уже и теперь идетъ какой-то дикій вой, травля по адресу лѣвобережниковъ и городской депутаціи. Слѣдовало бы воздержаться отъ страстности въ этомъ дѣлѣ и безпристрастно, безъ оскорбленій и двухсмысленныхъ намековъ, обсуждать вопросъ. Не забудьте, господа, что вредъ, который произойдетъ отъ черезчуръ страстнаго и безтактнаго обсужденія вопроса, можетъ быть непоправимъ.

Но перейдемъ къ главной цѣли этой замѣтки.

«Правобережники», въ надеждѣ на незнакомство публики съ спеціальными вопросами, повидимому, безцеремонно обращаются съ фактами и цифрами. Вотъ примѣры:

Громко говорилось и печаталось, будто длина дороги, проектируемой Ряз.-Ур. об-вомъ, равняется 509 верстамъ, *въ дѣйствительности же* длина ея 439, такъ по крайней мѣрѣ значится въ запискѣ, разосланной означеннымъ обществомъ—*разница въ семьдесятъ верстъ* не шутка, и, выражаясь мягко, это по меньшей мѣрѣ безцеремонно. По упомянутому же неправильному показанію г. Малышева длины дороги въ 509 верстъ, вычислено имъ, что постройка ж. дороги на Камышинъ обойдется въ 36 милліоновъ, а на Царицынъ только въ 8 милліоновъ?!!! Длина дороги отъ Форпоста до Сарепты проектирована Юго-Вост. об-вомъ въ 390 верстъ (не считая, что изъ Сарепты до Царицына придется по всей вѣроятности укладывать второй путь)—слѣдовательно, разница длины дороги въ пользу направленія по правому берегу 439—390=49 верстъ. Спрашивается: откуда взялъ г. Малышевъ, что 390 верстъ обойдутся лишь въ 8 милліоновъ? Вѣдь одинъ подвижной составъ для такого пути обойдется въ 5—6 милліоновъ! По проекту Ряз.-Ур. об-ва вычислена стоимость дороги въ 19 милл. и на подвижной составъ около 8 милл., а всего 27 милл. (а не 36 милліоновъ).

Вотъ какъ правобережники обращаются съ цифрами! Можно и еще найти примѣры. Хотя бы вотъ вычисленіе г. Малышева, что домовладѣніе въ городѣ приноситъ 700 тысячъ руб. Вѣдь это намѣренно уменьшенная цифра. Судите сами: болѣе 100 тысячъ имѣетъ оцѣночнаго сбора съ недвижимыхъ имуществъ только городское управленіе, какъ же можно думать, что домовладѣніе приноситъ только 700 тысячъ...! Я намѣренно могъ бы увеличить цифру г. Малышева въ пять разъ, но не сдѣлаю этого, а скажу проще, что доходы отъ домовладѣнія не поддаются тому простому способу исчисленія, посредствомъ котораго, вѣроятно, вывелъ г. Малышевъ свою цифру.

Отъ цифръ перейдемъ къ фактамъ.

Предположимъ, что постройка линіи по лѣвому берегу обойдется втрое дороже, чѣмъ по правому. Кто же собственно рискуетъ капиталомъ? Ужъ, конечно, не городъ Астрахань и не Астраханскій край! Не казна-ли? Нѣтъ! Вѣдь строительный капиталъ будетъ изъ кармана акціонеровъ, и если казна дастъ гарантію въ 4 или $4^1/_2$% на строительный капиталъ, то да будетъ вѣдомо г. Малышеву (я не сомнѣваюсь, что это ему давно извѣстно), что Правительству только тогда придется доплачивать %%, когда прибыли об-ва Ряз.-Ур. ж. дороги *со всѣхъ дорогъ* не покроютъ уплаты процентовъ по акціямъ и облигаціямъ, а кому неизвѣстно, что дороги, принадлежащія Ряз.-Ур. об-ву, не только сами платятъ %%, но даютъ еще хорошій дивидендъ своимъ акціонерамъ?

О чемъ же собственно хлопочатъ г.г. Малышевъ и К°?

И какъ могъ случиться такой курьезъ, что мы, Астраханцы, вмѣсто обсужденія и защиты своихъ интересовъ, превратились въ защитниковъ интересовъ казны и об-ва, предлагающаго строить дорогу? Казна и безъ насъ съумѣетъ оградить свои интересы. Насъ никто не просилъ и не проситъ обсуждать вопросъ со всѣхъ точекъ зрѣнія, за исключеніемъ только той, съ которой мы обязаны, т. е. съ точки зрѣнія нашихъ Астрах. интересовъ.

А между тѣмъ доводы г. Малышева, именно, клонятся въ чью-то пользу постороннюю, а не Астраханскую.

Онъ говоритъ, что городъ ничего не потеряетъ. А если потеряетъ?

Кому же и чему стараются угодить г.г. Малышевъ и его сторонники? Зачѣмъ насъ, Астраханцевъ, сбиваютъ съ толку и запугиваютъ разными вычисленіями, въ сущности совершенно не касающимися насъ, горожанъ? Отъ насъ не просятъ ни денегъ, ни гарантій, мы не входимъ ни въ какія обязательства, ни чѣмъ насъ не обременяютъ.

Какимъ же образомъ мы вдругъ дошли до того, что чуть не готовы признать наибольшую полезность направленія по правому бе-

регу и взять на себя трудъ устраивать Форпостъ, бросивъ Астрахань?

Во имя чего же это? а во имя, видите-ли, интересовъ рыбопромышленности, какъ будто бы городъ долженъ пожертвовать собою для этого. Никакихъ жертвъ не надо. Будетъ дорога по лѣвому берегу,—будутъ живы и рыбопромышленность, и городъ.

Былъ случай, когда—тоже во имя интересовъ торговли и промышленности - у города отняли ежегодный *стотысячный* доходъ (однопроцентный сборъ съ привозимыхъ товаровъ), и что же? Торговля осталась все такой же, товаръ для потребителя никто дешевле прежняго не продаетъ, а грошики, изъ которыхъ составлялись въ годъ 100 т. рублей городскихъ, незамѣтно расплываются въ широкихъ карманахъ купцовъ.

Однако, скажите, чьи же интересы защищаютъ правобережники? Ужъ не интересы-ли Ряз.-Ур. об-ва? Нѣтъ, къ нему г. Малышевъ относится очень не дружелюбно.

Не смотря на то, что г. Малышевъ въ публичныхъ своихъ докладахъ нѣсколько разъ увѣрялъ, что онъ лично ничуть не заинтересованъ, тѣмъ не менѣе позволительно думать иначе. И на это наталкиваетъ самъ г. Малышевъ. Вѣдь «на всякаго мудреца—довольно простоты» ...

Въ Петровскомъ Обществѣ, при перечисленіи злыхъ козней общества Ряз.-Ур. ж. дороги, какъ, напр., устройства имъ элеваторовъ, Камышинской линіи, указывая, что Р.-Ур. об-во хочетъ шкуру драть съ Астраханцевъ (?!!!), проскользнуло между прочимъ еще обвиненіе об-ва въ устройствѣ въ Астрахани отдѣленія Торгово-промышленнаго банка. И это обвиненіе выражено довольно страстно. Но г. Малышевъ самъ представитель другого—Волжско-Камскаго банка.

Итакъ,—ларчикъ просто открывается.

Вмѣсто обсужденія направленія съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ, мы ринулись въ вычисленіе чужихъ милліоновъ, вообразили, что съ насъ кто-то хочетъ шкуру содрать, а въ простотѣ своей воображаемъ, что люди трудятся въ интересахъ насъ, Астраханцевъ.

Печальное недоразумѣніе! Намъ могутъ не дать дороги по лѣвому берегу—это другое дѣло, и придется примириться съ правымъ берегомъ, но чтобы намъ, Астраханцамъ, самимъ же быть за правый берегъ,—это просто курьезъ. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 26 ноября № 2598).

Коренной Астраханецъ.

М. г., г. редакторъ!

Основываясь на вашемъ примѣчаніи къ письму подъ псевдонимомъ «Коренной Астраханецъ» въ № 2598 «Астрах. В.», позволяю себѣ возразить ему.

Города создаются торговлею. Безъ нея не выростало нигдѣ никакого большого города. Съ упадкомъ ея падаютъ и города. Поэтому я смѣю думать, что и самому *городу невыгодно хлопотать о лѣвобережной линіи, которая невыгодна торговлѣ.* Что она невыгодна торговлѣ, мотивировано въ ходатайствѣ биржевого об-ва, поданномъ въ 1895 г. г.г. Министрамъ Финансовъ и Путей Сообщенія. Если городъ хлопочетъ о лѣвобережной линіи въ видахъ особенно сильнаго развитія земледѣлія въ краѣ, то, по особенностямъ здѣшняго климата и почвы, *усиленное развитіе здѣсь хлѣбопашества превратитъ весь край въ пустыню изъ сыпучихъ песковъ, которые неминуемо засыплютъ сады и огороды,* что также Астрахани крайне не выгодно, не исключая и домовладѣльцевъ. Подробныя соображенія изложены въ статьѣ горнаго инженера В. Гаркема на стр. 18, 20, 21, 22, 25 («Краткій очеркъ распространенія песковъ въ Астраханской губерніи»). Они содержатся также въ трудахъ проф. Докучаева и изданномъ въ 1895 г. министерствомъ земледѣлія краткомъ очеркѣ оросительнаго дѣла въ Россіи.

Длина лѣвой дороги 510 верстъ опредѣлена об-вомъ Ряз.-Урал. дороги въ письмѣ къ г. директору деп. ж. д. отъ 22 ноября 1895 г. № 98950. Почему теперь Коренной Астраханецъ опредѣляетъ ее въ 439, а записка депутаціи отъ думы въ 460 верстъ, пусть онъ и разъяснитъ самъ.

Въ напечатанномъ въ «Астр. В.» докладѣ моемъ ясно сказано относительно расходовъ на обѣ линіи: «безъ подвижного состава». Для чего нужно Коренному Астраханцу искажать мои слова,—тоже не знаю.

Стоимость въ 31 милл. р. лѣваго пути опредѣлялась по первоначальнымъ изысканіямъ. Коренной Астраханецъ увѣряетъ, что она будетъ стоить только 19 милл., но не объясняетъ: за какой путь они исчислены? Пойдетъ ли дорога на Красный-Яръ и около селъ по Ахтубѣ, за которую хлопочутъ Астраханская и Красноярская дума, или же за какой либо другой? Все это очень странно. Затѣмъ, входятъ ли въ стоимость 19 м. мосты и перевозъ черезъ Волгу у Камышина, и какіе будутъ мосты: желѣзные или деревянные?

Домовладѣніе по запискѣ депутаціи опредѣлено въ 16.370,000 р. я бралъ 17 м. и, полагая, что оно приноситъ 10%, у меня выходило 1.700,000 р., а 700 тыс. р. опечатка.

Стоимость пути вовсе не такъ не интересна, какъ полагаетъ Коренной Астраханецъ. Ни одна дорога въ убытокъ не повезетъ товаровъ, а все возьметъ съ отправителей съ барышемъ. *Чѣмъ дороже будетъ дорога и эксплоатація ея, тѣмъ дороже обойдется и провозъ.* Сама дорога гарантирована отъ убытковъ § 27 своего устава, крайне высокими предѣльными провозными платами, и въ представленіи г. Министру Финансовъ отъ 24 января 1895 г. № 60635 *проситъ закрѣпить за ней тѣ нормы и по Астраханской линіи. Отчего и Астраханцамъ въ свою очередь не подумать о томъ, какъ бы подешевле провозить свои товары?* Кромѣ пользы для Астрахани, отъ выясненія этого вопроса я ничего не вижу.

По мнѣнію Коренного Астраханца, *насъ никто не просилъ обсуждать вопросъ о жел. дорогѣ со всѣхъ сторонъ.* Не обсудивши всесторонне вопроса, легко впасть въ очень серьезную ошибку. *Коренной Астраханецъ именно долженъ-бы желать, чтобы Астраханцы всесторонне обсудили вопросъ во избѣжаніе ошибки, а желать противнаго можетъ только человѣкъ, желающій принести Астрахани вредъ, а не пользу.*

Коренному Астраханцу *очень не нравятся широкіе карманы купцовъ,* очевидно, потому что у него очень узкій. Но такъ какъ налоги утверждаетъ и отмѣняетъ Правительство, то *Коренному Астраханцу приходится только пожалѣть, что онъ не можетъ сузить широкихъ кармановъ купцовъ.*

На личную вылазку противъ меня не стоило бы и отвѣчать. Но, ужъ такъ и быть, разъясню и это недоразумѣніе. Для меня было-бы желательнѣе, чтобы Ряз.-Урал. об-во взяло постройку лѣвой линіи, тогда Торгово-промышленный банкъ совсѣмъ ушелъ бы въ ея интересы и здѣсь, и у меня однимъ конкурентомъ было-бы меньше, хотя очень не большимъ, конкуренція коего нисколько не отразилась даже на кредитныхъ учрежденіяхъ, имѣющихъ меньшіе обороты. *Вѣроятно Коренной Астраханецъ судитъ о всѣхъ по себѣ, полагая,* что всѣ высказываютъ мнѣнія только такія, какія выгодно. Если бы онъ былъ кореннымъ астраханцемъ, то не могъ бы не знать, что очень многіе высказываются по общественнымъ вопросамъ и вопреки своимъ интересамъ, иначе въ городѣ не было бы ни церквей, ни школъ, ни больницъ и пр.

Съ почтеніемъ *Ѳ. Малышевъ.*

7 декабря 1897 г.

PS. *Въ правыхъ дѣлахъ, полагаю, лучше бы было подписываться не псевдонимами, а именемъ.* («Астрах. Вѣстн.» 1897 г. 9 декаб. № 2609).

Ѳ. Малышевъ.

CLXIII.

Сообщеніе Астрах. город. головы въ засѣданіи Астрах. город. думы 28 ноября 1897 г. о результатахъ поѣздки въ С.-Петербургъ особой депутаціи, избранной въ засѣданіяхъ Астрах. город. думы 22 августа и 13 октября 1897 года.

Предъ разсмотрѣніемъ очередныхъ дѣлъ, внесенныхъ въ повѣстку XVI собранія думы, состоявшагося 28-го ноября, городской голова И. Н. Плотниковъ сдѣлалъ слѣдующее сообщеніе гласнымъ о поѣздкѣ городской депутаціи въ С.-Петербургъ:

«Исполняя порученіе, данное думой, ходатайствовать о проведеніи жел. дороги до Астрахани по лѣвому берегу р. Волги, мы 15 октября выѣхали въ Петербургъ. По пріѣздѣ прежде всего отправились къ нашимъ бывшимъ губернаторамъ и почетнымъ гражданамъ города Н. Н. Биппену и Н. Н. Тевяшову. Они, какъ и всегда, весьма любезно насъ приняли, внимательно выслушали и *обѣщали сдѣлать все отъ нихъ зависящее для благопріятнаго разрѣшенія нашего ходатайства.* Затѣмъ мы обратились съ нашимъ ходатайствомъ о содѣйствіи ко всѣмъ правительственнымъ лицамъ, такъ или иначе принимающимъ участіе въ разрѣшеніи вопросовъ по финансовымъ и желѣзнодорожнымъ дѣламъ. *Мы были у Министровъ:* Внутреннихъ Дѣлъ—Горемыкина, Государственныхъ Имуществъ—Ермолова, Путей Сообщенія—кн. Хилкова и Финансовъ—Витте. Кромѣ того, мы были у предсѣдателя Комитета министровъ Дурново, у товарищей Министра Финансовъ Коковцева и Ромашова, товарища Министра Путей Сообщенія Петрова, предсѣдателя департамента государственной экономіи Сольскаго, директора департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ Максимова и вице-директора Ратькова-Рожнова, у директора департамента желѣзныхъ дорогъ Горчакова, директора хозяйственнаго департамента Кабата и директора департамента торговли и мануфактуръ Ковалевскаго. Предъ всѣми означенными лицами мы ходатайствовали о содѣйствіи къ благопріятному разрѣшенію важнаго для насъ дѣла и *представили записку о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія.* Бывшій Астраханскій губернаторъ гр. Протасовъ-Бахметевъ только что прибылъ въ Петербургъ, въ началѣ ноября опять уѣхалъ въ Москву, такъ что мы не имѣли возможности быть у него. Князь Вяземскій возвратился въ Петербургъ только 10 ноября и 11 ноября принялъ насъ. Пріемные дни у Министра Юстиціи Муравьева назначены по пятницамъ,

но въ виду неприсутственнаго дня 14 ноября пріемъ былъ назначенъ на 15 ноября. Мы явились въ назначенные часы въ министерство, но тамъ узнали, что пріема не будетъ. Оставаться еще на недѣлю въ Петербургѣ я не считалъ возможнымъ, а потому на слѣдующій день выѣхали обратно. *Въ ходатайствѣ о представленіи нашей депутаціи* Его Императорскому Величеству Государю Императору *Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ намъ было отказано,* такъ какъ допущеніе депутацій отъ городовъ бываетъ лишь въ исключительныхъ случаяхъ, напр., при торжествахъ Священнаго Коронованія и тому подобныхъ *). При представленіи Министру Финансовъ, отъ котораго главнымъ образомъ зависитъ разрѣшеніе вопроса о жел. дорогѣ, г. Министръ высказалъ, что въ тотъ-же день, а именно—31 октября, онъ былъ съ докладомъ у Государя Императора и докладывалъ Его Величеству о намѣченныхъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогахъ, въ числѣ которыхъ находится *Астраханская въ двухъ варіантахъ,* причемъ г. Министръ показалъ намъ карту проектируемыхъ дорогъ, на которой мы увидѣли показанными два направленія—*по правой и лѣвой сторонамъ.* На просьбу о допущеніи представителей города въ комиссію по разрѣшенію вопроса о направленіи дороги г. Министръ отвѣтилъ, что *представители города непремѣнно будутъ вызваны* при разрѣшеніи этого вопроса. Въ виду того, что обсужденіе вопроса о направленіи состоится не ранѣе будущаго года, а слѣдовательно имѣется еще значительный запасъ времени, мы должны, я полагаю, употребить его на всестороннюю разработку интересующаго насъ и крайне важнаго вопроса. Между прочимъ, необходимо опредѣлить возможно точнѣе количество грузовъ, которое можетъ дать лѣвая сторона, а для сего командировать подготовленное лицо для собранія этихъ свѣдѣній на мѣстахъ. Засимъ путемъ печати какъ столичной, такъ и мѣстной, ознакомить общество съ тѣми мотивами, которые требуютъ проведенія дороги по лѣвому берегу и, кромѣ того, въ виду тѣхъ громадныхъ преимуществъ, которыя даетъ городу жел. дорога, мнѣ кажется возможнымъ, чтобы городъ оказалъ съ своей стороны матеріальное содѣйствіе этому дѣлу въ видѣ безплатнаго отвода городской земли подъ станцію».

Сообщеніе это прослушано было думою съ большимъ интересомъ. Постановивъ выразить депутаціи благодарность за ея труды по поѣздкѣ въ Петербургъ, дума просила городского голову подробнѣе раз-

*) Недѣли черезъ три послѣ этого сообщенія въ «Астрах. Вѣстникѣ» было напечатано слѣдующее: «Городскимъ головою получено увѣдомленіе о томъ, что Астраханско-Красноярскій уѣздный предводитель дворянства, гласный думы и членъ городской желѣзнодорожной депутаціи Д. Н. Сергѣевъ 5-го декабря имѣлъ счастье представляться Государю Императору, при чемъ былъ удостоенъ Всемилостивѣйшаго разговора по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ. («А. В.» 1897 г. 21 декабря № 2621).

вить внесенныя имъ предложенія и представить особый докладъ въ ближайшее собраніе. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 30 ноября № 2601.— «Астрах. Листокъ» 1897 г. 30 ноября № 290).

CLXIV.

Ходатайство общества Дубовки о соединеніи этого посада рельсовымъ путемъ со станціями „Красный Яръ“ и „Городище“ и значеніе разрѣшенія этихъ линій для Астрах. жел. дороги и Астрах. края.

Изъ пос. Дубовки нами получено слѣдующее интересное сообщеніе:

Мѣстнымъ обществомъ 20 ноября возбуждено ходатайство предъ Министрами Финансовъ, Путей Сообщенія и Внутреннихъ Дѣлъ о соединеніи Дубовки рельсовымъ путемъ со станціей «Красный Яръ» Тамбово-Камышинской линіи Ряз.-Уральскаго об-ва и со станціей «Городище» Грязе-Царицынской линіи. Въ ходатайствѣ приведены довольно вѣскіе доводы въ пользу необходимости постройки просимыхъ дорогъ. О томъ же ходатайствуютъ и землевладѣльцы въ районѣ намѣченныхъ путей. Подробности мотивировки этихъ ходатайствъ сообщу впослѣдствіи, теперь же пока коснусь того, какое значеніе будетъ имѣть разрѣшеніе этихъ линій для Астрах. жел. дороги и Астраханскаго края.

Несомнѣнно, что споры въ Астрахани о лѣво- и правобережномъ направленіи Астраханской дороги должны прекратиться, если явится возможность соединить Астрахань съ сѣтью жел. дорогъ чрезъ Дубовку: во первыхъ, это будетъ кратчайшій путь отъ Астрахани (тотъ путь, по которому прежде ходили тысячи фуръ съ Астрах. грузами черезъ Пришибъ на Дубовку, и ни одинъ изъ обозовъ, конечно, не находилъ нужнымъ заходить въ Царицынъ). Во вторыхъ, линія отъ Дубовки на Астрахань пройдетъ по густо-населенной мѣстности, по лѣвому берегу р. Волги, черезъ такія села, какъ, напр., Пришибъ и др.; нѣкоторыя изъ этихъ селъ въ торгово-промышленномъ отношеніи стоятъ гораздо выше всѣхъ уѣздныхъ городовъ Астрах. губерніи, вмѣстѣ взятыхъ. И въ третьихъ, для тѣхъ грузовъ, которые будутъ направляться въ юго-западный край черезъ вѣтку на «Городище», откроется кратчайшій путь до мѣстъ назначенія.

Будемъ надѣяться, что разрѣшеніе названныхъ ходатайствъ послѣдуетъ въ благопріятномъ смыслѣ какъ для Дубовки, такъ и для Астрахани и главной части Астрах. края. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 28 ноября № 2599).

В. Т.

CLXV.

Отвѣтъ г. Малышеву.

(Докладъ Е. А. Бернарда о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги, читанный 5 декабря 1897 г. въ Петровскомъ об-вѣ изслѣдователей Астрах. края *).

Всякое болѣе или менѣе крупное общественное событіе, соприкасаясь съ интересами частныхъ лицъ и обществъ, всегда вызываетъ соотвѣтствующее количество мнѣній и сужденій; чѣмъ болѣе интересовъ затронуто, тѣмъ большее количество разнообразныхъ мнѣній можно услышать. Каждое заинтересованное лицо, естественно, стремясь защитить свои личныя выгоды, старается ассимилировать эти выгоды съ общественною пользою въ тѣхъ случаяхъ, когда ожидаемое событіе соотвѣтствуетъ его выгодамъ, и наоборотъ, если оно противоположно, то силится доказать вредъ для общества. Подобные толки и сужденія, исходя отъ заинтересованныхъ лицъ, неспособныхъ отречься отъ личныхъ своихъ цѣлей, очевидно, не могутъ служить матеріаломъ для правильнаго обсужденія интересующаго общество вопроса, а напротивъ вносятъ такіе элементы, которые усложняютъ дѣло и препятствуютъ его выясненію.

Въ данную минуту подобнымъ крупнымъ общественнымъ событіемъ является ожидаемое Высочайшее повелѣніе о проведеніи на Астрахань желѣзнодорожнаго пути. Слухи о томъ, что Правительство поставило на очередь разсмотрѣніе представленныхъ желѣзнодорожными обществами проектовъ, взволновали Астраханцевъ и вызвали рядъ сужденій, мнѣній и печатныхъ статей по вопросу о томъ, какое на—

---

*) Передъ этимъ собраніемъ Петровскаго Общества городскимъ головою И. Н. Плотниковымъ разослано было разнымъ лицамъ слѣдующее извѣщеніе: «5 декабря, въ 8 часовъ вечера въ общемъ собраніи Петровскаго Общества, въ залѣ реальнаго училища, имѣетъ быть прочитанъ Е. А. Бернардомъ докладъ о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги — при чемъ въ обсужденіи доклада не воспрещается участвовать и постороннимъ посѣтителямъ. Въ виду особенной важности для г. Астрахани вопроса о направленіи будущей жел. дороги, считаю долгомъ обратить Ваше, М. Г., вниманіе на это собраніе». («Астрах. Вѣст.» 1897 г. 5 декабря № 2606).

правленіе дороги наиболѣе выгодно для города и для Астраханскаго края. Такъ какъ Астраханская губернія—не земская губернія, то свое мнѣніе высказалъ лишь городъ Астрахань съ точки зрѣнія своихъ выгодъ и интересовъ, изложенное въ прекрасно составленной запискѣ, въ коей г. Астрахань признаетъ проведеніе дороги по лѣвому берегу Волги наиболѣе соотвѣтствующимъ его личнымъ интересамъ. Поэтому вопросъ о направленіи жел. дороги съ точки зрѣнія общей пользы для Астраханскаго края не обсуждался. Наконецъ, въ мѣстныхъ газетахъ, а затѣмъ въ печатныхъ приглашеніяхъ было объявлено, что дѣйствительный членъ Петровскаго Общества г. Малышевъ желаетъ представить докладъ, въ коемъ онъ берется доказать, что единственное направленіе дороги, полезное для края,—правобережное. Такое желаніе дебатировать публично съ научной точки зрѣнія важный и интересный для края и города вопросъ было встрѣчено весьма сочувственно и привлекло въ зало Петровскаго Общества многочисленную публику, ожидавшую услышать въ стѣнахъ ученаго общества безпристрастное обсужденіе серьезнаго вопроса съ точки зрѣнія общественной пользы и внѣ сферы частныхъ интересовъ. Но скоро пришлось разочароваться. Ни научныхъ данныхъ, ни безпристрастныхъ сужденій собранію не суждено было услышать. Самая форма доклада исключала возможность спокойнаго обсужденія вопроса, а была способна лишь вызвать протестъ со стороны большинства собравшагося общества вообще, а со стороны всѣхъ лицъ и учрежденій, столь безцеремонно г. Малышевымъ задѣтыхъ, въ особенности. Очевидно, такой способъ доклада былъ изобрѣтенъ съ цѣлью свести весь дебатъ на личную почву, что отчасти ему и удалось, и избѣгнуть серьезныхъ возраженій по существу доклада. Но, благодаря любезности Совѣта Петровскаго Общества, предложившаго продолжать дебаты въ слѣдующемъ засѣданіи, лицамъ, несогласнымъ съ мнѣніемъ г. Малышева, предоставлена возможность высказаться.

Отбросивъ изъ доклада г. Малышева всѣ неуважительныя къ чужимъ мнѣніямъ выраженія и инсинуаціи и разсматривая приведенные имъ доводы по существу предмета, нельзя не придти къ несомнѣнному убѣжденію какъ въ пристрастіи его сужденій о необходимости правобережнаго направленія, такъ и принципіальной неправильности тѣхъ доводовъ, которые онъ положилъ въ основаніе своего доклада.

Для того, чтобы съ должною справедливостью отнестись къ высказаннымъ г. Малышевымъ положеніямъ, я считаю нужнымъ напомнить почтенному собранію, что Астрахань—городъ не исключительно рыболовный, а по преимуществу торговый, развившійся и пріобрѣвшій значеніе не вслѣдствіе значительнаго рыболовства въ уѣздахъ Астрах. губерніи, а благодаря своему историческому назначенію въ

качествѣ портоваго города и торговаго центра. Еще со временъ Петра Великаго за Астраханью признано это значеніе.—Геніальный императоръ, стремясь къ развитію нашей отечественной промышленности и усиленію торговыхъ сношеній съ иноземными государствами, далъ Астрахани, лежащей на величайшемъ въ Европѣ водномъ пути, государственное назначеніе быть центромъ азіатской торговли русскихъ и посредницею между Центральною и Московскою Россіею и Азіею, и для достиженія этой цѣли имъ были образованы въ Астрахани военный и торговый порты. Это значеніе г. Астрахань *до сего времени не потерялъ и естественно стремится сохранить его за собой.*

Я не буду утруждать вниманія собранія подробнымъ изложеніемъ исторіи Астраханской торговли, но позволю себѣ отмѣтить лишь нѣкоторыя данныя, доказывающія правильность высказаннаго мною положенія. Я не коснусь великокняжеской и царскихъ эпохъ, когда посылались многочисленныя посольства въ Индію, Персію и среднеазіатскія государства, для установленія торговыхъ съ Россіею сношеній, каковое обстоятельство доказываетъ лишь, что русская жизнь и нужды торговли заставили и правителей стараться обезпечить эти сношенія и укрѣпить ихъ.

Петръ Великій, задумавъ проложить для Россіи прямой путь въ Индію, рѣшился посредствомъ завоеванія Хивы обезпечить навсегда этотъ торговый путь и оградить нашихъ купцовъ отъ грабежей кочующихъ ордъ азіатовъ. Базисомъ своей операціонной линіи онъ избралъ Астрахань. Хотя снаряженная имъ экспедиція, подъ начальствомъ князя Черкасскаго-Бековича, была неудачна, но тѣмъ не менѣе она дала возможность фактически ознакомиться съ хивинскимъ царствомъ, обычаями и промышленностью, вслѣдствіе чего возникла новая мысль о мирномъ завоеваніи страны. Для этой цѣли императоръ Петръ I въ 1723 г. учредилъ въ Астрахани *Астраханское торговое русское общество,* задачею коего былъ обмѣнъ нашихъ произведеній въ государствахъ Средней Азіи: Бухарѣ, Хивѣ и Персіи на мѣстные продукты и товары. Съ этого времени началось основательное производство россійской торговли; былъ основанъ торговый флотъ; военнымъ судамъ запрещено возить товары и поставлено имъ въ обязанность охранять торговыя суда, оказывая имъ всякое содѣйствіе. Торговля съ азіатскими государствами производилась сухимъ путемъ—караванами, отъ Астрахани на Гурьевъ, по берегамъ Каспійскаго моря, и на судахъ по Каспійскому морю; компаніи этой для коммерціи были назначены мѣста по лѣвому берегу Каспійскаго моря, а именно: Бѣлый бугоръ, Трухменскій кряжъ, Балканскій заливъ, Серебряный бугоръ и другія урочища, и были отданы на опеку Тюккарганскіи, нынѣ Мангишлакскія, пристани. Компанія эта была монополь-

ная, и только съ 1762 г., т. е. въ царствованіе императрицы Екатерины II, было разрѣшено частнымъ лицамъ, не принадлежащимъ къ членамъ компаніи, производить торговлю самостоятельно.

Въ 1732 и 1735 г.г. императрицею Анною Іоанновною были заключены съ шахомъ персидскимъ первые торговые трактаты, обезпечивающіе *Астраханскую торговлю.*

Императоръ Павелъ Петровичъ энергично продолжалъ политику своихъ предшественниковъ и желалъ осуществить всѣ предначертанія Петра Великаго, вслѣдствіе чего по его указу былъ посланъ въ Хиву, подъ видомъ доктора, для излеченія отъ болѣзни дяди хивинскаго хана, отставной майоръ Бланкеннагель, который, благополучно исполнивъ возложенное на него порученіе, представилъ подробный докладъ и множество данныхъ; вмѣстѣ съ тѣмъ были приняты мѣры для лучшаго построенія купеческихъ судовъ и къ заведенію лучшихъ шкиперовъ и судоправителей и другія мѣропріятія.

Учрежденная Петромъ Великимъ компанія и энергическія мѣры Правительства установили правильныя торговыя сношенія съ азіатскими государствами и *навсегда упрочили за Астраханью значеніе порта и крупнаго торговаго центра.*

Изъ вѣдомости, составленной по Высочайшему повелѣнію въ 1798 г. о ходѣ торговли за 1787—1797 г.г., о привозимыхъ и вывозимыхъ товарахъ при Астрах. портѣ, видно, что торговля была уже весьма значительна, но, къ сожалѣнію, грузы исчислены не по пудно, а на рубли. Изъ этой вѣдомости видно, что за указанное время въ привозѣ было на сумму 4.465,523 р. $16^3/_4$ к. и въ отвозѣ на сумму 4.565,366 р. 74 к. *).

Вмѣстѣ съ развитіемъ азіатской торговли рука объ руку шло развитіе судоходства; ростъ этой отрасли промышленности, если взглянуть на статистическія данныя, былъ прямо пропорціоналенъ росту внѣшней азіатской торговли. Въ настоящее же время, съ развитіемъ бакинской нефтепромышленности, флотъ нашъ какъ морской, такъ и рѣчной, ежегодно увеличивается и достигъ уже громадныхъ размѣровъ.

Выгоды, доставляемыя собственникамъ судовъ, привлекли къ этому роду дѣятельности массу лицъ и значительные капиталы, благодаря чему установилась конкуренція, имѣвшая вліяніе на удешевленіе фрахтовыхъ цѣнъ и усовершенствованіе способа перевозки. Такимъ образомъ судоходство есть исконный Астрах. промыселъ, благодаря которому Астрахань, не смотря на отдаленность свою отъ моря, является *однимъ изъ главныхъ портовъ Россіи.*

---

*) Архивъ Государственнаго Совѣта. Т. II (1796—1801). Изд. государственной типографіи 1888 г.

По оффиціальнымъ свѣдѣніямъ, за послѣдніе годы Волгою было отправлено изъ Астрахани рыбныхъ товаровъ до 15 мил. пуд., нефтяныхъ продуктовъ до 200 мил. пудовъ, разныхъ другихъ товаровъ до 7 мил. пуд., а всего среднимъ числомъ за послѣдніе три года отправлялось изъ Астрахани ежегодно до 220 мил. пуд.; за это же время привозилось Волгою къ Астрахани около 30 мил. пуд. въ годъ и моремъ изъ-за границы по 1.240,000 пуд. въ годъ, а вывозилось за границу по 650,000 пуд., кромѣ спирта, пива, бутылей и проч. (По частнымъ же свѣдѣніямъ, движеніе товаровъ значительно превышаетъ указанныя цифры).

Кромѣ того, къ Астраханскому порту привозилось каботажемъ до 223.000,000 пуд. въ годъ и вывозилось до 19 мил. пуд. *).

Преимущественное количество грузовъ, идущихъ вверхъ по Волгѣ, предназначается для центральныхъ фабричныхъ районовъ Россіи, вслѣдствіе чего *сырье, нефть и азіатскіе товары* и пр. направляются вверхъ по Волгѣ до Н.-Новгорода, или же, въ случаяхъ срочности доставки, до ближайшихъ желѣзнодорожныхъ станцій на Волгѣ, откуда они доставляются къ мѣсту назначенія.

Ближайшій къ Астрахани желѣзнодорожный пунктъ есть Царицынъ, который до постройки жел. дороги, вопреки мнѣнію г. Малышева, не имѣлъ ровно никакого значенія. По собраннымъ мною свѣдѣніямъ, изъ всего количества отправляемыхъ изъ Баку чрезъ Астрахань (около 200 мил. пуд.) нефтяныхъ остатковъ и около 35 мил. пудовъ керосина и другихъ нефтяныхъ продуктовъ, свыше 30% потребляется Москвой и прилегающими къ ней фабричнымъ и промышленнымъ районами.

Равнымъ образомъ движеніе грузовъ, предназначенныхъ для отправки въ самую Астрахань, въ азіатскія государства и порты Каспійскаго моря, преимущественно *происходитъ изъ центральныхъ фабричныхъ и хлѣбородныхъ районовъ Россіи.*

Независимо отъ указаннаго значенія Астрахани, какъ портоваго города и центра азіатской торговли, Астраханская губернія имѣетъ мѣстные значительные промыслы, каковые суть *рыбопромышленность* и *солепромышленность.*

Благодаря обилію рыбы въ Каспійскомъ морѣ и устьяхъ Волги, Астраханцы снабжаютъ рыбою почти всю Россію; главный ловъ рыбы производится весной, и всѣ заготовленные продукты отправляются пароходами, а зимой гужомъ къ ближайшему желѣзнодорожному

*) Приложеніе къ Всеподданнѣйшему докладу 1894, 1895 и 1896 годовъ.

пункту—Царицыну, а также въ Саратовъ и Нижній-Новгородъ, оттуда расходятся по всей Россіи.

Рыбные товары распредѣляются такъ:

1) *Сельди* улавливается ежегодно среднимъ числомъ около 100.000,000 штукъ, изъ коихъ болѣе 70% всего улова, т. е. 2.450,000 пуд., идетъ на Москву и промышленные центры средней и сѣверной Россіи, а именно: въ Москву, Петербургъ, Ряжскъ, Смоленскъ, Тверь, Ярославль, Витебскъ, Владиміръ, Минскъ, Ковно, Калугу, Тулу, Тамбовъ и Пензу; на юго-западъ крупной сельди идетъ всего 30.000,000 штукъ, т. е. 1.050,000 пуд., такъ какъ вслѣдствіе возвышенія на нее цѣнъ она съ 1892 года вытѣснена норвежскою дешевою сельдью. Въ этотъ районъ также поступаетъ въ ограниченномъ количествѣ мелкая сельдь, называемая пузанокъ, которая улавливается въ Петровскѣ, Дербентѣ и Астрахани, всего въ количествѣ 50.000,000 штукъ; это количество, т. е. 500.000 пуд., расходится—въ $^1/_3$ на югъ и западъ, въ $^1/_3$ на Донъ и въ $^1/_3$ по Волгѣ выше Царицына вплоть до Нижняго-Новгорода.

2) *Воблы* улавливается среднимъ числомъ до 600.000,000 рыбъ (изъ коихъ заготовляется 200.000,000 карбовки, 400.000,000 колодки). Изъ общаго улова $^1/_3$—200.000,000 карбовки, т. е. 1.400,000 пуд., идетъ на юго-западъ—въ Кіевскую, Волынскую, Черниговскую, Бессарабскую, Херсонскую, Екатеринославскую и Полтавскую губерніи, 100.000,000 штукъ, т. е. 700,000 пуд. колодки средней, идетъ на Ростовъ, 100.000,000 штукъ, т е. 700,000 пуд. колодки, вверхъ по Волгѣ и по Камѣ и 200.000,000 шт., т. е. 1.400,000 пуд., на Тамбовъ, Смоленскъ, Рязань, Минскъ, Ковно, Вильну, Двинскъ, Витебскъ, Москву, Тверь и вообще въ сѣверную и центральную Россію.

3) *Частиковая рыба мелкая*—сопа и пр., заготовляемая для Румыніи въ количествѣ 400,000 пуд., идетъ на югъ, малосолы же—судакъ, тарань, вобла, сазанъ, всего въ количествѣ около 3.000,000 пуд., распредѣляется такъ: $1^1/_2$ мил. пуд. направляется на юго-западъ и на Донъ, $^1/_2$ мил.—вверхъ по Волгѣ и 1 мил. въ центральную и сѣверо-западную Россію.

4) *Пробойная икра*—тарама и судачья, всего 200,000 пуд., расходится въ количествѣ 50,000 пуд. въ Московскомъ районѣ и по Волгѣ, а 150,000 пуд. отправляется на югъ.

5) *Красная рыба,* всего около 1.250,000 пуд., вывозится въ количествѣ 1.000,000 пуд. въ Москву, Петербургъ и 250,000 пуд. на Волгу и центральную Россію.

6) *Судакъ сухой,* мороженый и свѣжій, до 1.500,000 пудовъ, идетъ на Москву, Петербургъ, въ Рязанскую и Тульскую губерніи.

7) *Бѣлорыбица,* икра, вязига, клей, балыки, до 200,000 пуд., идутъ исключительно на Москву, Петербургъ и центръ Россіи.

8) *Сомъ*—до 50,000 идетъ на Тверь, Ярославль, Тамбовъ, Козловъ, Калугу и Тулу.

9) *Вся красная рыба и рыбные товары южно-каспійскихъ,* кавказскихъ и персидскихъ промысловъ, всего въ количествѣ 1.000,000 пуд. рыбы и 70,000 пуд. рыбныхъ товаровъ, а также судакъ, кутумъ, хашамъ и проч., въ количествѣ 500,000 пуд., идетъ вверхъ по Волгѣ на Н.-Новгородъ и по прилегающимъ къ Волгѣ линіямъ жел. дорогъ развозится въ Москву, центральную и сѣверную Россію *).

Такимъ образомъ большее количество Астраханской рыбы и почти вся безъ исключенія рыба, доставляемая въ Астрахань моремъ, направляется въ Москву, Петербургъ и въ центральныя и сѣверныя промышленныя губерніи Россіи.

Въ прошломъ году однимъ лишь купцомъ Волковымъ отправлено чрезъ Саратовъ въ Москву красной рыбы, судака, сельди и пр. слишкомъ 600 вагоновъ; для высокихъ сортовъ рыбы Москва является главнымъ рынкомъ, вслѣдствіе чего цѣны на нихъ зависятъ отъ Московскихъ цѣнъ.

Вторая мѣстная промышленность есть *соляная.* Хотя солепромышленность Астраханская существуетъ съ весьма давнихъ временъ, но, благодаря отсутствію дешевыхъ путей и дороговизнѣ спеціальнаго тарифа Баскунчакской дороги, она не получила должнаго развитія. Соляныя же богатства Астрах. губерніи неисчерпаемы; озера Элтонъ, Баскунчакъ и гора Чапчачи, въ особенности послѣдняя, изобилуютъ первоклассною солью. Эти соляныя богатства стали разрабатываться еще при императорѣ Петрѣ Великомъ. Первоначально эксплоатировалось Элтонское озеро. Для доставки соли къ магазинамъ были учреждены солевозные тракты и прикрѣплены къ промыслу возчики. Элтонская соль направлялась по солевознымъ трактамъ на Камышинъ и на Саратовъ, чрезъ Покровскую слободу, но главные склады были въ Камышинѣ, откуда солью снабжались тринадцать губерній. Всего же, по свѣдѣніямъ 1797 г., средняя ежегодная добыча соли была 5.600,000 пуд. Въ началѣ нынѣшняго столѣтія стала добываться и Баскунчакская соль, которая шла въ Царицынъ, Камышинъ, Астрахань и Саратовъ, въ общей сложности добыча соли достигала до 8—10 милл. пудовъ въ годъ. Независимо отъ сего были попытки разработки на горѣ Чапчачи **).

---

*) Сообщеніе мѣстныхъ рыбныхъ торговцевъ.
**) Архивъ Государственнаго Совѣта.

Съ развитіемъ желѣзнодорожныхъ сѣтей въ 1871 г. было предположено къ постройкѣ два пути: отъ озера Баскунчака на Владиміровку и отъ Элтона на Камышинъ. Первый изъ этихъ проектовъ былъ осуществленъ въ 1883 г., а второй отложенъ на неопредѣленное время. Съ постройкой этой жел. дороги добыча соли на Элтонѣ почти совсѣмъ прекратилась, и усилилась разработка Баскунчакскаго озера. За послѣднее время перевезено соли по Баскунчакской жел. дорогѣ: въ 1895 г. 13.852,746 пуд., въ 1896 году 10.430,953 пуд., въ 1897 г. по 1-е октября 10.265,487 пуд. и въ теченіе октября отпущено приблизительно 3.500,000 пудовъ, т. е. въ 1897 году всего 13.765,487 пуд. *); изъ этого количества, т. е. изъ средняго годового отпуска, въ Астрахань поступаетъ отъ 5 до 6 милл. пудовъ, а остальное количество отъ 5 до 7 милл. отправляется въ Царицынъ, Саратовъ, Камышинъ и распространяется по линіямъ жел. дорогъ, а затѣмъ по Волгѣ на Самару, Симбирскъ, Батраки, Сызрань, Тетюши, Казань, Чебоксары, Козмодемьянскъ и въ Нижній; Баскунчакская соль доходила даже въ количествѣ до $^1/_2$ милл. пуд. въ Чистополь, въ село Алексѣевку, въ Спасскъ, т. е. по Камѣ на встрѣчу Пермской соли. Было время, когда Баскунчакская соль поступала въ Динабургъ и Варшаву.

Въ настоящее время Астрах. солепромышленность стала приходить въ упадокъ, Элтонъ и Чапчачи не разрабатываются, а промыселъ на Баскунчакѣ, въ виду отдаленности отъ общей сѣти жел. дорогъ и въ особенности въ виду высокаго спеціальнаго тарифа дороги, не только не увеличивается, но напротивъ того уменьшается, и Баскунчакская соль мало по малу вытѣсняется съ рынковъ потребленія солью другихъ мѣстностей. Причины этого ясны: всѣ остальныя мѣста добычи соли соединены съ общею сѣтью жел. дорогъ и пользуются общими и дифференціальными тарифами, не превышающими $^1/_{45}$ съ пудоверсты, вслѣдствіе чего соль эта со всѣми накладными расходами при поступленіи на ближайшіе желѣзнодорожные пути, т. е. на общую рельсовую сѣть, обходится промышленнику въ 8—$8^1/_2$ коп. (въ Царицынѣ) съ пуда, тогда какъ каменная соль съ юга Россіи обходится при погрузкѣ въ вагоны на общей сѣти французскому обществу въ $4^1/_2$ коп. съ пуда и голландскому въ $4^1/_4$ коп. съ пуда, т. е. вдвое дешевле Баскунчакской. При постройкѣ рельсоваго пути отъ Астрахани до Баскунчакъ-Камышинъ съ вѣткой на Царицынъ разработка Элтона и Чапчачи возобновится, и добытая соль будетъ пользоваться общимъ тарифомъ, благодаря чему она получитъ возможность передвигаться на болѣе дальнія разстоянія и съ успѣхомъ конкурировать съ солью прочихъ районовъ.

*) Сообщеніе управленія государственными имуществами.

7) *Бѣлорыбица,* икра, вязига, клей, балыки, до 200,000 пуд., идутъ исключительно на Москву, Петербургъ и центръ Россіи.

8) *Сомъ*—до 50,000 идетъ на Тверь, Ярославль, Тамбовъ, Козловъ, Калугу и Тулу.

9) *Вся красная рыба и рыбные товары южно-каспійскихъ,* кавказскихъ и персидскихъ промысловъ, всего въ количествѣ 1.000,000 пуд. рыбы и 70,000 пуд. рыбныхъ товаровъ, а также судакъ, кутумъ, хашамъ и проч., въ количествѣ 500,000 пуд., идетъ вверхъ по Волгѣ на Н.-Новгородъ и по прилегающимъ къ Волгѣ линіямъ жел. дорогъ развозится въ Москву, центральную и сѣверную Россію *).

Такимъ образомъ большее количество Астраханской рыбы и почти вся безъ исключенія рыба, доставляемая въ Астрахань моремъ, направляется въ Москву, Петербургъ и въ центральныя и сѣверныя промышленныя губерніи Россіи.

Въ прошломъ году однимъ лишь купцомъ Волковымъ отправлено чрезъ Саратовъ въ Москву красной рыбы, судака, сельди и пр. слишкомъ 600 вагоновъ; для высокихъ сортовъ рыбы Москва является главнымъ рынкомъ, вслѣдствіе чего цѣны на нихъ зависятъ отъ Московскихъ цѣнъ.

Вторая мѣстная промышленность есть *соляная.* Хотя солепромышленность Астраханская существуетъ съ весьма давнихъ временъ, но, благодаря отсутствію дешевыхъ путей и дороговизнѣ спеціальнаго тарифа Баскунчакской дороги, она не получила должнаго развитія. Соляныя же богатства Астрах. губерніи неисчерпаемы; озера Элтонъ, Баскунчакъ и гора Чапчачи, въ особенности послѣдняя, изобилуютъ первоклассною солью. Эти соляныя богатства стали разрабатываться еще при императорѣ Петрѣ Великомъ. Первоначально эксплоатировалось Элтонское озеро. Для доставки соли къ магазинамъ были учреждены солевозные тракты и прикрѣплены къ промыслу возчики. Элтонская соль направлялась по солевознымъ трактамъ на Камышинъ и на Саратовъ, чрезъ Покровскую слободу, но главные склады были въ Камышинѣ, откуда солью снабжались тринадцать губерній. Всего же, по свѣдѣніямъ 1797 г., средняя ежегодная добыча соли была 5.600,000 пуд. Въ началѣ нынѣшняго столѣтія стала добываться и Баскунчакская соль, которая шла въ Царицынъ, Камышинъ, Астрахань и Саратовъ, въ общей сложности добыча соли достигала до 8—10 милл. пудовъ въ годъ. Независимо отъ сего были попытки разработки на горѣ Чапчачи **).

---

*) Сообщеніе мѣстныхъ рыбныхъ торговцевъ.
**) Архивъ Государственнаго Совѣта.

Съ развитіемъ желѣзнодорожныхъ сѣтей въ 1871 г. было предположено къ постройкѣ два пути: отъ озера Баскунчака на Владиміровку и отъ Элтона на Камышинъ. Первый изъ этихъ проектовъ былъ осуществленъ въ 1883 г., а второй отложенъ на неопредѣленное время. Съ постройкой этой жел. дороги добыча соли на Элтонѣ почти совсѣмъ прекратилась, и усилилась разработка Баскунчакскаго озера. За послѣднее время перевезено соли по Баскунчакской жел. дорогѣ: въ 1895 г. 13.852,746 пуд., въ 1896 году 10.430,953 пуд., въ 1897 г. по 1-е октября 10.265,487 пуд. и въ теченіе октября отпущено приблизительно 3.500,000 пудовъ, т. е. въ 1897 году всего 13.765,487 пуд. *); изъ этого количества, т. е. изъ средняго годового отпуска, въ Астрахань поступаетъ отъ 5 до 6 милл. пудовъ, а остальное количество отъ 5 до 7 милл. отправляется въ Царицынъ, Саратовъ, Камышинъ и распространяется по линіямъ жел. дорогъ, а затѣмъ по Волгѣ на Самару, Симбирскъ, Батраки, Сызрань, Тетюши, Казань, Чебоксары, Козмодемьянскъ и въ Нижній; Баскунчакская соль доходила даже въ количествѣ до $^1/_2$ милл. пуд. въ Чистополь, въ село Алексѣевку, въ Спасскъ, т. е. по Камѣ на встрѣчу Пермской соли. Было время, когда Баскунчакская соль поступала въ Динабургъ и Варшаву.

Въ настоящее время Астрах. солепромышленность стала приходить въ упадокъ, Элтонъ и Чапчачи не разрабатываются, а промыселъ на Баскунчакѣ, въ виду отдаленности отъ общей сѣти жел. дорогъ и въ особенности въ виду высокаго спеціальнаго тарифа дороги, не только не увеличивается, но напротивъ того уменьшается, и Баскунчакская соль мало по малу вытѣсняется съ рынковъ потребленія солью другихъ мѣстностей. Причины этого ясны: всѣ остальныя мѣста добычи соли соединены съ общею сѣтью жел. дорогъ и пользуются общими и дифференціальными тарифами, не превышающими $^1/_{45}$ съ пудо-версты, вслѣдствіе чего соль эта со всѣми накладными расходами при поступленіи на ближайшіе желѣзнодорожные пути, т. е. на общую рельсовую сѣть, обходится промышленнику въ 8—$8^1/_2$ коп. (въ Царицынѣ) съ пуда, тогда какъ каменная соль съ юга Россіи обходится при погрузкѣ въ вагоны на общей сѣти французскому обществу въ $4^1/_2$ коп. съ пуда и голландскому въ $4^1/_4$ коп. съ пуда, т. е. вдвое дешевле Баскунчакской. При постройкѣ рельсоваго пути отъ Астрахани до Баскунчакъ-Камышинъ съ вѣткой на Царицынъ разработка Элтона и Чапчачи возобновится, и добытая соль будетъ пользоваться общимъ тарифомъ, благодаря чему она получитъ возможность передвигаться на болѣе дальнія разстоянія и съ успѣхомъ конкурировать съ солью прочихъ районовъ.

*) Сообщеніе управленія государственными имуществами.

Не подлежитъ сомнѣнію, что одна разработка соли на Элтонѣ значительно увеличитъ солепромышленность. Стоимость соли на Элтонѣ не можетъ быть выше стоимости соли Донецкой при шахтѣ на ст. Ступки бывшей Донецкой дороги, и если сравнить разстояніе отъ послѣдней до узловыхъ пунктовъ Балашова 704 версты и 375 вер., Поворино 621 в. и 458 вер., Козловъ 669 вер. и 640 вер., Грязи 680 в. и 600 вер. и узла на Московско-Павелецко-Раненбургской линіи ст. Конюшки 710 и 608 вер., то получится, что на всѣ рынки, лежащіе по линіи указанныхъ узловъ, и на сѣверъ отъ нихъ, а частію и на югъ, должна пойти Элтонская соль, съ увеличеніемъ же солепромышленности увеличится и благосостояніе края.

Г. Малышевъ, не имѣя возможности спорить противъ очевидности, т. е. что Астрах. соль, въ случаѣ подчиненія ея провоза общему дифференціальному тарифу, благодаря своей доброкачественности и дешевизнѣ добычи, завоюетъ себѣ новые рынки и вытѣснитъ пермскую соль и соль другихъ мѣстностей, старается убѣдить слушателей, что Правительство никогда не допуститъ распространенія Астрах. соли въ ущербъ Пермской, или какой-либо другой. Почему г. Малышевъ такъ предполагаетъ и на основаніи какихъ уполномочій считаетъ себя въ правѣ дѣлать отъ имени Правительства подобное заявленіе, онъ не объяснилъ и едва-ли будетъ въ состояніи объяснить. Очевидно, г. Малышеву мало знакомъ способъ добычи соли въ Пермской губерніи. Пермская соль добывается изъ источниковъ-колодцевъ, содержащихъ въ себѣ отъ 8 до 9 проц. соли; одинъ пудъ соли выпаривается изъ 120 пудовъ воды, слѣдовательно, для полученія 1 милліона пудовъ соли необходимо выпарить 120 милліоновъ пудовъ воды и сжечь соотвѣтствующее количество лѣса, т. е. десять тысячъ (10,000) саженъ. Благодаря этому обстоятельству, совершенно обезцѣнены имѣнія князей Абомеликъ - Лазарева, Голицына, графа Строганова и многія другія, и если сосчитать количество всего изведеннаго на этомъ промыслѣ лѣса, то оно окажется баснословно-громаднымъ. Обезлѣсеніе земель близъ лежащихъ и, какъ послѣдствіе сего, вздорожаніе топлива, повліяли на уменьшеніе этого промысла. Въ виду этихъ фактовъ едва-ли Правительство предпочтетъ дальнѣйшее обезлѣсеніе Пермской губерніи для того только, чтобы получить искусственнымъ путемъ такой продуктъ, который находится въ натурѣ въ неограниченномъ количествѣ и можетъ быть получаемъ изъ Астрах. губерніи безъ всякаго расхода лѣсныхъ богатствъ Россіи.

Кромѣ рыбы и соли, производительность края составляютъ:

1) *Скотоводство,* которое главнымъ образомъ сосредоточивается на лѣвомъ берегу Волги, гдѣ существуютъ богатыя пастбища по Ахтубинской долинѣ и заволжскимъ степямъ; въ одномъ Царевскомъ

уѣздѣ накашивается свыше 8.000,000 пудовъ сѣна. Общее количество скота въ киргизской степи и Царевскомъ уѣздѣ, не считая скотоводства на земляхъ Енотаевскаго уѣзда, находящихся по лѣвому берегу Волги, Ахтубы, а также Астраханскаго и Красноярскаго уѣздовъ, опредѣляется до 3.000,000 головъ. Скотоводство даетъ, кромѣ мяса и скота, еще шерсти свыше 150,000 пудовъ, сала и кожъ свыше 50,600 пуд.; продукты эти скупаются по мелочамъ скупщиками и оптомъ на ярмаркахъ и вывозятся въ сыромъ видѣ за предѣлы губерніи, преимущественно въ промышленные районы центральной Россіи. Киргизская степь и Царевскій уѣздъ по статистическимъ даннымъ, ежегодно продаютъ, за исключеніемъ мѣстной розничной продажи, на мѣстныхъ ярмаркахъ скота среднимъ числомъ слишкомъ на 1.200,000 рублей, который также вывозится изъ предѣловъ губерніи.

2) *Хлѣбопашество,* дающее рожь, ячмень, пшеницу, овесъ, просо, горохъ, картофель, горчицу, ленъ, коноплю, также главнымъ образомъ сосредоточивается по лѣвому берегу Волги; въ одномъ Царевскомъ уѣздѣ засѣвается свыше 250,000 десятинъ и отчасти въ Астраханскомъ уѣздѣ, гдѣ засѣвается подъ картофель до 7,000 десятинъ, и на земляхъ Енотаевскаго уѣзда, находящихся на лѣвомъ берегу Волги.

Если взять среднюю урожайность десятины въ 50 пудовъ, то количество производимаго хлѣба опредѣлится въ 12.500,000 пуд. Изъ Царевскаго уѣзда, по свѣдѣніямъ, собраннымъ на мѣстѣ, чрезъ сл. Николаевскую и ближайшія къ ней пристани вывозится ежегодно на Волгу отъ 3.200,000 до 5.100,000 пуд. хлѣба, а въ среднемъ до 4.150,000 пуд, что (считая только по 50 к. за пудъ) составитъ стоимость въ 2.075,000 р. Посѣвы горчицы весьма значительны, такъ какъ сарептяне производятъ посѣвы на лѣвомъ берегу Волги и скупаютъ ее у мѣстныхъ жителей. (Въ обширныхъ размѣрахъ культивируетъ горчицу *киргизъ Аджи-Ханъ-Хаджи-Муратовъ*). Независимо отъ этого, горчичное сѣмя поступаетъ на два паровыхъ маслобойныхъ завода, находящихся въ Царевскомъ уѣздѣ. Г. Малышевъ, вѣроятно, мало знакомъ съ заволжской степью, такъ-какъ, во-первыхъ, онъ выражаетъ крайнее удивленіе, что киргизы присоединились къ ходатайству Астраханцевъ о проведеніи жел. дороги по лѣвому берегу, между тѣмъ какъ въ этомъ ходатайствѣ ничего нѣтъ удивительнаго. Киргизы имѣютъ обширное скотоводство и совсѣмъ не такъ дики, какъ предполагаетъ г. Малышевъ; они весьма охотно занимаются хлѣбопашествомъ не только у себя, но даже нанимаются для обработки земли въ Новоузенскій уѣздъ, куда они отправляются съ своимъ собственнымъ рабочимъ скотомъ и орудіями. Во вторыхъ, г. Малышевъ утверж-

даетъ, что пригодная для обработки подъ посѣвы земля находится въ Ахтубинской долинѣ, между тѣмъ какъ въ дѣйствительности тамъ такой земли нѣтъ, и хлѣбопашество производится исключительно въ степи, *именно въ тѣхъ мѣстахъ и вблизи тѣхъ мѣстъ, гдѣ проектируется линія желѣзной дороги;* жители-же Ахтубинской долины на время посѣва и уборки всѣ выѣзжаютъ въ степь.

3) *Садоводство и огородничество*—по преимуществу въ Астрах. уѣздѣ, близъ Астрахани, и въ Царевскомъ уѣздѣ, гдѣ подъ садами и бахчами до 100,000 дес., продукты коихъ вывозятся почти исключительно въ Москву, Петербургъ и вверхъ по Волгѣ. Одного винограда вывозится среднимъ числомъ свыше 200,000 пуд. Арбузы произростаютъ въ Астраханскомъ уѣздѣ и главнымъ образомъ въ Царевскомъ уѣздѣ, такъ, напр., въ Быковыхъ хуторахъ засаживается подъ арбузныя бахчи свыше 2,000 десятинъ. Ежегодный урожай арбузовъ въ Астрах. губерніи по луговой сторонѣ Волги достигаетъ 150.000,000 штукъ, которые, за исключеніемъ мѣстнаго потребленія, вывозятся вверхъ по Волгѣ—въ Москву и Петербургъ цѣлыми поѣздами. Независимо отъ этого, вывозятся вверхъ по Волгѣ въ Москву и Петербургъ сливы, персики, груши, айва и другіе плоды, а также помидоры и другія овощи. Благодаря отсутствію жел. дороги, хлѣбопашество и скотоводство, садоводство и огородничество мало развиваются на томъ основаніи, что доставка продуктовъ изъ мѣстъ производства, отдаленныхъ отъ общей сѣти жел. дорогъ, обходится чрезвычайно дородо, такъ какъ, вслѣдствіе сравнительно малой населенности губерніи и отсутствія дешевыхъ путей сообщенія, является недостатокъ и дороговизна рабочихъ рукъ.

При соединеніи этихъ мѣстностей желѣзною дорогою съ общей желѣзнодорожной сѣтью, эти неудобства и недостатки устранятся, и продуктивность края возрастетъ какъ въ количественномъ, такъ и въ качественномъ отношеніяхъ.

Лѣвый берегъ Волги, болѣе населенный и въ отношеніи почвы и орошенія богаче, чѣмъ правый берегъ, обладаетъ естественными богатствами.

Кромѣ указанныхъ выше соляныхъ залежей и озеръ, на лѣвомъ берегу Волги имѣются значительныя залежи *глауберовой соли, гипса,* на протяженіи *60 верстъ,* пригоднаго для выдѣлки алебастра; близъ озера Баскунчака имѣется *камень,* пригодный для мощенія (изъ него сооружена Владиміровская набережная), и *сѣрныя залежи.*

Кромѣ того, существуютъ залежи *огнеупорной и фаянсовой глины, селитры* и *каменнаго угля* *). Всѣ эти естественныя богатства

*) Свѣдѣнія добыты при изысканіи дороги.

не привлекаютъ капиталовъ и не разрабатываются только потому, что нѣтъ дешевыхъ путей сообщенія.

Правый берегъ Волги бѣденъ, совершенно не орошаемъ, сравнительно мало населенъ и никакихъ естественныхъ богатствъ не имѣетъ.

Установивъ фактическія данныя, я приступлю къ разсмотрѣнію доводовъ г. Малышева.

По общему принципу экономической науки, богатство страны состоитъ не столько въ большей или меньшей массѣ цѣнностей, накопленныхъ, или производимыхъ, сколько въ общемъ безпрерывномъ производительномъ движеніи этихъ цѣнностей. Для этой цѣли должны служить пути сообщенія вообще, а жел. дороги въ особенности. Соединяя между собою различныя мѣстности, жел. дороги способствуютъ движенію и обмѣну цѣнностей, распредѣляютъ ихъ равномѣрно, уменьшаютъ стоимость привозимыхъ продуктовъ и вмѣстѣ съ тѣмъ увеличиваютъ продуктивность производительныхъ районовъ, поднимая ихъ стоимость и удешевляя производство. Это значеніе жел. дорогъ справедливо не только въ теоріи, но и на практикѣ, что доказывается исторіею развитія нашихъ и иностранныхъ жел. дорогъ.

Россія—страна по преимуществу земледѣльческая, вслѣдствіе чего главная цѣнность ея есть сельско-хозяйственные продукты; но такъ какъ не всѣ части нашего обширнаго отечества одинаково плодородны, поэтому для благосостоянія страны главною задачею всякой жел. дороги должно быть возможно большее сближеніе плодородныхъ мѣстностей съ промышленными центрами и преимущественно съ тѣми мѣстностями, которыя вовсе не производятъ, или производятъ недостаточное количество хлѣба для своего продовольствія, а затѣмъ—съ портовыми городами и окраинами Имперіи. Для удобства обмѣна цѣнностей проведеніе главныхъ магистральныхъ линій должно быть между избранными крайними пунктами по самымъ кратчайшимъ направленіямъ, а такъ какъ мѣстные интересы промежуточныхъ мѣстностей не должны нарушать общаго интереса, то, слѣдовательно, эти мѣстные интересы должны быть удовлетворяемы развѣтвленіемъ главныхъ путей, что увеличитъ районъ вліянія главныхъ линій на продуктивность края, по коему онѣ проходятъ.

Попеченіе о развитіи желѣзнодорожныхъ сообщеній, какъ одного изъ главныхъ экономическихъ факторовъ государства, находится въ непосредственномъ вѣдѣніи Правительства, которое, преслѣдуя общегосударственныя цѣли, направляетъ сѣти жел. дорогъ сообразно съ установившимся взглядомъ и преслѣдуемою цѣлью. Ни одна линія жел. дороги, ни одинъ подъѣзной путь не могутъ быть сооружены безъ его разрѣшенія, поэтому если предполагаемая, или проектируе-

мая линія не соотвѣтствуетъ нуждамъ экономической политики Правительства, то, несмотря на дешевизну сооруженія, проектируемая дорога, или линія не получитъ правительственной санкція. При разрѣшеніи вопроса о томъ, какое направленіе должно быть дано той или другой линіи, необходимо обсудить, насколько то или другое направленіе дороги будетъ соотвѣтствовать вышеизложеннному назначенію дороги.

Г. Малышевъ утверждаетъ, что жел. дорога должна служить капиталу крупному, почему она должна быть къ услугамъ только нѣкоторыхъ лицъ, владѣющихъ этими капиталами, а такъ какъ,—говоритъ онъ,—капиталъ есть главный факторъ промышленности, то остальные мелкіе, единичные интересы, не смотря на ихъ многочисленность, не заслуживаютъ вниманія.

Подобное положеніе безусловно не вѣрно и противорѣчитъ какъ политико-экономической наукѣ, такъ и не согласно со взглядами нашего Правительства, которое заботится не объ интересахъ нѣкоторыхъ лицъ, хотя-бы и обладающихъ крупными капиталами, но о благѣ общемъ, т. е. наибольшаго количества лицъ; поэтому удобными и цѣлесообразными путями сообщенія должны считаться только тѣ, которые служатъ не единоличнымъ, а общимъ интересамъ, и способствуютъ развитію не одной какой либо отрасли промыленности, а общей производительности края. Самъ г. Малышевъ въ началѣ своего доклада, рекомендуя правобережную дорогу, не могъ не признаться, что она можетъ удовлетворять лишь интересамъ нѣкоторыхъ крупныхъ рыбопромышленниковъ, но—говоритъ онъ—такъ какъ все благосостояніе края зависитъ отъ производства крупнаго рыболовства, то, слѣдовательно, косвенно дорога будетъ служить и благосостоянію края. Такая натяжка фактически и теоретически не вѣрна: во-первыхъ,—выгоды и доходы крупныхъ рыбопромышленниковъ такого вліянія на благосостояніе края никогда не имѣли и имѣть не могутъ, такъ какъ г. Астрахань городъ не исключительно рыбопромышленный, а по преимуществу торговый и портовый,—и во вторыхъ,- что съ предоставленіемъ къ услугамъ исключительно только нѣкоторыхъ крупныхъ рыбопромышленниковъ спеціальной дороги образуется монополія, которая въ принципѣ не признается ни наукою, ни нашимъ Правительствомъ, какъ это прямо доказывается тѣмъ, что цѣлымъ рядомъ законоположеній и мѣропріятій крупной рыбопромышленности образована конкуренція въ лицѣ вольныхъ морскихъ ловцовъ, которымъ ежегодно выдается на право лова свыше 24,000 билетовъ.

Г. Малышевъ старается доказать, что солепромышленность, скотоводство, садоводство, сельское хозяйство, степная торговля, домовладѣніе, однимъ словомъ—всѣ прочіе интересы г. Астрахани и

самой богатой части губерніи не должны, яко-бы, пострадать отъ проведенія линіи по правому берегу Волги, а если—говоритъ онъ—и пострадаютъ, то это не отзовется невыгодно на интересахъ края. Чтобы имѣть возможность высказать подобное положеніе, онъ долженъ былъ прежде всего *назвать* всѣ остальные интересы края *ничтожными*, что имъ и сдѣлано въ началѣ доклада.

Изъ приведенныхъ мною выше цифровыхъ данныхъ такого заключенія отнюдь сдѣлать нельзя, такъ какъ производительность края при настоящемъ печальномъ его положеніи всетаки опредѣляется десятками милліоновъ руб., не говоря о доходности городскихъ имуществъ. Всѣ нынѣ существующіе промыслы и сельское хозяйство имѣютъ, пожалуй, еще большее, чѣмъ крупная рыбопромышленность, право на охрану и улучшеніе, такъ какъ составляютъ не излишній достатокъ населенія, а служатъ единственнымъ способомъ къ удовлетворенію насущныхъ его потребностей. Слѣдовательно, принесеніе въ жертву крупной рыбопромышленности всѣхъ остальныхъ интересовъ края безусловно вредно отзовется на его благосостояніи. Я-же съ своей стороны утверждаю, что правобережная дорога, проходя вдали отъ естественныхъ богатствъ губерніи, лежащихъ исключительно на лѣвомъ берегу Волги, не только не будетъ способствовать къ разработкѣ и вывозу ихъ за предѣлы губерніи, и къ развитію существующихъ мѣстныхъ промышленностей и хозяйства, но солепромышленность, скотоводство и хлѣбопашество, оставаясь при условіи дорогой гужевой доставки и исключительнаго тарифа Баскунчакской дороги, будутъ обречены на полный упадокъ. Г. Малышевъ во всѣхъ своихъ докладахъ, убѣждая своихъ слушателей въ пользѣ правобережнаго направленія и критикуя проектъ лѣвобережной дороги, въ подтвержденіе своихъ доводовъ *ничѣмъ не доказалъ: въ чемъ-же именно состоитъ проектъ Юго-Восточнаго общества*, на какомъ основаніи оно соглашается строить дорогу, какія испрашиваетъ себѣ льготы эксплоатаціи этой линіи, какіе тарифы и пр., между тѣмъ какъ эти данныя весьма важны для того, чтобы судить объ ея преимуществѣ предъ лѣвобережной, *хотя-бы съ этой стороны.*

Проектъ лѣвобережной линіи состоитъ въ соединеніи города Астрахани, со станціею на Болдинской площади, чрезъ Сеитовку, Баскунчакъ, Элтонъ, Николаевскую слободу съ Камышиномъ, имѣющимъ прямое ближайшее сообщеніе съ Москвою, и съ предполагаемой вѣтвью на Красный-Яръ, и соединеніемъ Элтона съ Царицыномъ. Желѣзная дорога эта подчиняется общимъ тарифамъ. Разстояніе отъ Астрахани до Николаевской слободы составляетъ 439 верстъ, отъ Астрахани до Москвы 1333 версты, разстояніе же между Астраханью и Царицыномъ 390 верстъ, а отъ Астрахани на Царицынъ до Москвы соста-

вить 1401 вер., отъ Астрахани чрезъ Элтонъ до Царицына разстояніе 469 верстъ *).

Такимъ образомъ всѣ грузы, имѣющіе направленіе *на сѣверъ, сѣверо-западъ, западъ, балтійскіе порты, сѣверо-востокъ и центръ Россіи и обратно,* могутъ быть доставляемы посредствомъ лѣвобережной дороги съ выгодою противъ правобережной отъ *32* до *125* верстъ и грузы, сравнительно въ незначительномъ количествѣ идущіе на югъ и юго-западъ и частію на западъ Россіи по линіи Борисоглѣбскъ-Орелъ-Брянскъ, Гомель-Брестъ и на Поворино-Лиски-Харьковъ и къ югу отъ нихъ, будутъ имѣть излишекъ въ провозѣ отъ 42 до 49 верстъ. (См. таблицу № 1 въ приложеніи къ настоящему докладу).

Г. Малышевъ въ послѣднемъ своемъ дополнительномъ докладѣ дѣлаетъ невозможныя вычисленія стоимости провоза грузовъ по той и другой дорогамъ и, стремясь хотя этимъ путемъ, т. е. путемъ невѣрныхъ вычисленій, убѣдить въ пользѣ правобережнаго направленія, не стѣсняется существованіемъ положительнаго на сей предметъ закона и опубликованныхъ Правительствомъ тарифовъ: онъ самъ назначаетъ тарифныя ставки по своему усмотрѣнію. Между тѣмъ 68 ст. общ. уст. росс. жел. дорогъ говоритъ, что провозная плата и дополнительные сборы исчисляются согласно законодѣйствующимъ тарифамъ и правиламъ дополнительныхъ сборовъ, причемъ ст. 69 того-же устава дополняетъ смыслъ предыдущей статьи правиломъ о томъ, что желѣзныя дороги не имѣютъ права взимать за перевозку грузовъ какихъ-либо платежей, кромѣ установленныхъ тарифами. 1 октября 1893 г. введенъ въ дѣйствіе общій тарифъ дорогъ I и II группъ, опубликованный въ Сборникѣ тарифовъ за № 460, причемъ съ 1 февраля 1894 г. отмѣнены всѣ мѣстные прямые тарифы отдѣльныхъ дорогъ и сообщеній и оставлены въ силѣ лишь особые своды тарифовъ на перевозку особыхъ грузовъ. Изъ этого слѣдуетъ, что для опредѣленія выгодности той или другой дороги нельзя принимать разныя несуществующія тарифныя ставки, а общія законныя; предположеніе-же г. Малышева, что дороги могутъ пользоваться разными тарифами, опровергается закономъ.

Въ докладной запискѣ, представленной г. Министру Финансовъ правленіе Ряз.-Уральской жел. дороги испрашиваетъ съ 15 октября по 15 марта примѣненіе по Астрах. линіи предѣльныхъ тарифовъ, опредѣленныхъ для Покровско-Уральской линіи этой дороги для перевозки рыбы живой, свѣжей и мороженой всякой, а также красной

*) Свѣдѣнія взяты изъ приложенія къ тарифамъ издан. Минист. Путей Сообщенія и сообщенія управленія Ряз.-Урал. жел. дороги.

рыбы всякой и рыбныхъ товаровъ. Изъ этого тарифа *въ сборникѣ подъ № 5* видно, что Ряз.-Уральской дорогѣ предоставляется возвышенный тарифъ въ предѣлахъ мѣстнаго сообщенія отъ Уральска и Покровской слободы до станціи «Николаевскъ и Ново-Узенскъ» и уменьшенный для прямого сообщенія къ Нижнему-Новгороду, станціямъ Сызрано-Вяземской и Самаро-Златоустовской дорогъ. «По всѣмъ прочимъ перевозкамъ»,—какъ сказано въ докладной запискѣ,— «а равно *и выше упомянутымъ въ періодъ навигаціи и даже въ зимній періодъ времени обществу предоставляется право примѣнять общія, установленныя по сѣти желѣзныхъ дорогъ, тарифныя схемы, дифференціалы и общіе тарифы со включеніемъ заволжской Астраханской линіи въ общее протяженіе перевозки.* (См. таблицу № 2).

Если принять во вниманіе, что та и другая дороги подчинятся общимъ тарифамъ, то для опредѣленія выгодности *для торговли* того или другого направленія нужно сдѣлать подсчетъ тѣхъ товаровъ, которые вывозятся изъ Астрахани на югъ, юго-западъ Россіи и имѣютъ по линіямъ юго-восточныхъ дорогъ кратчайшее направленіе, и тѣхъ, которые вывозятся въ другія мѣстности Россіи по линіямъ другихъ дорогъ, составляющихъ кратчайшее направленіе, а равно и прибывающихъ въ Астрахань изъ этихъ мѣстностей, и только тогда, подведя итоги и балансъ, можно убѣдиться въ выгодности для торговли вообще того или другого направленія. Провѣряя по этому способу единственную и главную аргументацію г. Малышева въ пользу правобережнаго направленія, заключающуюся въ томъ, что направленіе это безусловно выгодно для рыбопромышленности и рыбной торговли, оказывается совершенно противное.

Согласно приведенному мною выше вычисленію разстояній, рыбные грузы, предназначенные на югъ Россіи по лѣвобережной линіи, сдѣлаютъ излишній пробѣгъ противъ правобережной отъ 24 до 40 верстъ, что вызоветъ переплату на этотъ грузъ въ $^1/_2$ и $^1/_4$ к. съ пуда за все разстояніе. Но эта переплата покрывается съ избыткомъ громаднымъ сбереженіемъ, получаемымъ отъ провоза той-же рыбы на сѣверные рынки, такъ какъ въ этомъ случаѣ лѣвобережная линія даетъ сокращеніе разстояній отъ 68 до 125 верстъ, и на сѣверо-западные рынки на 33 версты. Количество рыбныхъ товаровъ, отправляемыхъ изъ Царицына на южныя, или западныя дороги, или на ихъ участки, до коихъ по лѣвобережной линіи разстояніе длиннѣе, чѣмъ правобережной, всего лишь отъ 24 до 48 верстъ, составляетъ, по свѣдѣніямъ 1895 и 1896 гг., около 6 мил. пудовъ. Изъ того-же Царицына на сѣверные рынки отправлено было свыше 3.500,000 пуд. и по другимъ линіямъ къ этимъ-же рынкамъ чрезъ волжскія пристани и по Волгѣ свыше 7 мил. пуд. Такимъ образомъ въ общемъ оказывает-

ся, что сѣверные рынки берутъ рыбы вдвое больше, чѣмъ южные и юго-западные, при чемъ на югъ идутъ преимущественно вобла, частиковая рыба, заготовленная для Румыніи, и сельдь-пузанокъ, и самое незначительное количество красной рыбы, а на сѣверъ и сѣверо-западъ идутъ вобла и крупная сельдь, малосолъ, бѣлуга, красная рыба, икра зернистая и паюсная, вязига, клей и консервы.

Если предположить, что вся эта рыба пройдетъ по лѣвобережной линіи къ мѣстамъ потребленія, то за рыбу, движущуюся на югъ въ количествѣ до 5.783,334 пуд., будетъ переплачено отъ 4 р. 50 к. до 6 р. 60 к. на тысячу пудовъ, а отъ отправки большаго количества рыбы и рыбныхъ товаровъ на сѣверные рынки 10.586,666 пуд., благодаря болѣе короткому разстоянію, получится экономіи на 1000 пуд. отъ 8 р. 50 к. до 49 р. (см. таблицу № 3) *), вслѣдствіе чего является доказаннымъ, что и для рыбной торговли вообще лѣвобережное направленіе болѣе выгодно, чѣмъ правобережное.

Если провѣрить такимъ образомъ и другіе грузы и товары, идущіе изъ Астрахани и на Астрахань, какъ-то нефть, керосинъ, персидскіе товары, хлопокъ, рисъ, фрукты, мануфактура, мука, хлѣбъ, соль, кожи, шерсть и проч., то окажется, что лѣвобережная линія дастъ громадную экономію для торговли и транзита (см. таблицу № 4).

Нельзя не обратить вниманія на то, что всѣ остальные товары Астрахани, Астрах. края, Персіи, Прикаспія и Закаспія тяготѣютъ именно къ центральнымъ и сѣвернымъ нашимъ рынкамъ, для коихъ лѣвобережная линія дастъ сокращеніе разстояній до 125 верстъ; сохраненіе за Астраханью исторически сложившейся посреднической роли въ торговлѣ съ Персіею, Средней Азіей и вообще каспійскимъ прибрежьемъ, несомнѣнно, возможно лишь за счетъ торговыхъ ея сношеній съ центральнымъ фабрично-заводскимъ райономъ Россіи, а не южнымъ, или юго-западнымъ и западнымъ районами. Сношенія съ послѣдними могутъ быть удержаны за Астраханью только въ силу перевѣса ея связей съ центральнымъ райономъ, т. е., если Астрахань будетъ къ себѣ привлекать персидскихъ, среднеазіатскихъ и прикаспійскихъ торговцевъ для сбыта товаровъ, предназначенныхъ для центральныхъ рынковъ, и для покупки русскихъ товаровъ, то сюда-же, какъ на главный рынокъ, вынуждены будутъ являться и представители западныхъ и южныхъ рынковъ. Иначе послѣдніе будутъ предпочитать Баку, до котораго, напримѣръ, отъ Варшавы разстояніе будетъ короче, чѣмъ до Астрахани на 400 вер. Связь Астрахани съ южными и юго-западными рынками опредѣляется только частью общей рыбной торговли, для которой небольшое удлиненіе разстоянія покрывается съ

*) Сборникъ тарифовъ 3 іюня 1895 г. № 641.

одной стороны сбереженіемъ отъ торга тою-же рыбою въ сѣверныхъ районахъ, а съ другой возможностью сохраненія торга рыбою въ самой Астрахани. Для рыбной торговли вообще требуется, главнымъ образомъ, соединеніе г. Астрахани съ сѣтью, дабы отправка рыбы была возможна во всякое время года по мѣрѣ требованія рынками потребленія непосредственно изъ складовъ рыбныхъ промысловъ или изъ рыбныхъ лабазовъ Астрахани, торгующихъ ловецкою рыбою, но при этомъ такое соединеніе, которое не нарушало бы важныхъ интересовъ г. Астрахани и Астрах. края и не повлекло бы за собою перехода рыбной торговли, въ томъ числѣ и ловецкою рыбою, на Форпостъ.

Г. Малышевъ въ своихъ докладахъ приводитъ неправильные факты и сообщенія:

1) Онъ утверждаетъ, что будто-бы вопросъ о направленіи дороги уже предрѣшенъ, между тѣмъ какъ вопросъ еще не заслушанъ даже и въ первой инстанціи. Если бы это было дѣйствительно такъ, т. е., что вопросъ уже предрѣшенъ, то о чемъ же хлопочетъ г. Малышевъ?

2) Г. Малышевъ заявляетъ, что провозная плата находится въ зависимости отъ стоимости сооруженія дороги. Подобное сообщеніе доказываетъ недостатокъ знакомства съ дѣломъ, о которомъ онъ трактуетъ, такъ какъ положеніе это совершенно не вѣрно и опровергается какъ существующими на сей предметъ законоположеніями объ общихъ и дифференціальныхъ тарифахъ, такъ и уставами желѣзнодорожныхъ обществъ, обязывающихъ ихъ подчиняться общимъ тарифамъ, установленнымъ Правительствомъ.

3) Стоимость сооруженія проектируемыхъ дорогъ указана имъ совершенно произвольно — 8.200,000 для правобережной дороги и 31 мил. руб. для дороги лѣвобережной. Откуда взяты эти цифры г. Малышевымъ,—неизвѣстно. По сообщеннымъ мнѣ правленіемъ об-ва Ряз.-Уральской жел. дороги даннымъ, стоимость сооруженія версты правобережной дороги и лѣвобережной, за исключеніемъ Астрах. дельты, совершенно одинакова, поэтому, принимая строительную длину правобережной линіи до Сарепты въ 370 верстъ и лѣвобережную до Камышина въ 439 верстъ, составится разница въ 69 верстъ, сооруженіе каковыхъ обойдется въ 2.500,000 р., сооруженіе-же мостовъ и насыпей въ дельтѣ Волги обойдется въ 2.500,000 р., изъ чего слѣдуетъ, что сооруженіе правобережной линіи приблизительно обойдется въ 13.405,840 р. и лѣвобережной—въ 18.405,840 р. Такимъ образомъ стоимость постройки лѣвобережной дороги превыситъ стоимость постройки правобережной всего на 5 мил. руб. Но это обстоятельство никакого значенія не имѣетъ, такъ какъ причитающіеся на этотъ излишній капиталъ въ 5 мил. руб. проценты въ размѣрѣ 250 т. руб. съ избыткомъ должны покрыться отъ передвиженія мѣстныхъ грузовъ:

соли, хлѣба, скота и проч., каковыхъ правый берегъ Волги вовсе доставить не можетъ.

4) Также произвольно и совершенно не вѣрно вычисляются имъ расходы по эксплоатаціи дороги въ суммѣ 700 р. на версту. По вычисленію-же профессора Московскаго университета Чупрова, на авторитетъ котораго такъ охотно ссылается г. Малышевъ, составленному по оффиціальнымъ даннымъ, извлеченнымъ изъ отчетовъ всѣхъ существующихъ жел. дорогъ, расходъ въ среднемъ опредѣлился, за время отъ 1881 по 1890 годъ, на версту въ 6449 руб. при валовой средней доходности версты въ 10,227 р., что составитъ 61% валоваго дохода отъ эксплоатаціи дороги *).

5) Также совершенно произвольны и ни на чемъ не основаны его соображенія о стоимости ремонта пути. Почему-то г. Малышевъ полагаетъ, что ремонтъ правобережной линіи будетъ стоить дешевле ремонта лѣвобережной. Напротивъ того, всегда и вездѣ болѣе цѣнныя сооруженія требуютъ всегда меньшаго ремонта, чѣмъ болѣе дешевыя. Размывъ земляныхъ или песчаныхъ насыпей бываетъ чаще, чѣмъ размывъ дамбъ, или мостовъ (въ исторіи нашихъ дорогъ подобнаго случая еще не было), причемъ стоимость ремонта, равно какъ и стоимость сооруженія, никакого вліянія на стоимость провоза не имѣетъ.

6) Сообщенныя г. Малышевымъ свѣдѣнія о томъ, что будто-бы то общество, которому будетъ передана постройка Астрах. линіи, будетъ обязано принять на себя сооруженіе морского канала, причемъ Правительство выдаетъ на этотъ предметъ субсидію,—не вѣрны. Министерство Путей Сообщенія, по свѣдѣніямъ, полученнымъ отъ г. Сергѣева, само предпринимаетъ это сооруженіе, и начало работъ назначается съ будущей весны.

Вопросъ о сооруженіи жел. дороги на Астрахань и ея направленіе болѣе всего касается интересовъ об-ва Юго-Восточныхъ жел. дорогъ. Съ постройкою лѣвобережной дороги, об-во Юго-Восточныхъ дорогъ безусловно потеряетъ всѣ грузы, идущіе нынѣ чрезъ ея посредство къ центру Россіи на Москву, Петербургъ и балтійскіе порты и обратно. Для интересовъ этого об-ва лучше никакой дороги, чѣмъ лѣвобережная; разсчитывать-же на то, что постройка дороги на Камышинъ будетъ передана этому об-ву, невозможно на томъ простомъ основаніи, что Астрах. линія по лѣвому берегу не можетъ быть включена въ составъ линій сѣтей Юго-Восточныхъ дорогъ. По правому-же берегу, какъ указано мною выше, за отсутствіемъ мѣстныхъ грузовъ, возить почти нечего, но об ву, очевидно, предпочтительнѣе нести убытокъ отъ Астрах. линіи, чѣмъ лишиться значительнаго количества гру-

*) Энциклопедическій словарь Брокгауза и Ефрона.

зовъ, нынѣ движущихся пароходами на Царицынъ и идущихъ въ центръ Россіи и обратно.

За отсутствіемъ мѣстныхъ грузовъ и какой бы то ни было производительности праваго берега Волги, проектируемая об-мъ Юго-Восточныхъ дорогъ линія, за время навигаціи, будетъ нести громадные убытки; во избѣжаніе этого, об-во будетъ вынуждено вступить въ конкуренцію съ пароходствомъ, и если такимъ путемъ поступятъ на линію какіе-либо грузы, то таковые ею будутъ пріобрѣтены исключительно за счетъ пароходства, или-же оно вынуждено будетъ просить объ установленіи въ зимнее время спеціальнаго высокаго тарифа для транзитныхъ грузовъ: въ первомъ случаѣ это отзовется невыгодно на судоходствѣ, а во второмъ на торговлѣ. Г. Малышевъ утверждаетъ, что параллельныя судоходнымъ рѣкамъ линіи жел. дорогъ никакого вліянія на судоходство имѣть не могутъ, но это не вѣрно и опровергается тѣмъ-же профессоромъ Чупровымъ въ его сочиненіи— «Желѣзно-дорожное хозяйство» т. I, стр. 272, гдѣ онъ говоритъ по этому поводу слѣдующее (цитирую буквально его выраженія):

«Примѣръ Англіи, обладающей высоко-развитой системой водныхъ сообщеній, показываетъ все безсиліе соперничества водныхъ путей съ жел. дорогами; то-же явленіе наблюдается повсюду. Во Франціи съ проведеніемъ дорогъ внутреннее судоходство постепенно падаетъ, между тѣмъ какъ желѣзнодорожная перевозка все прибываетъ». Далѣе онъ говоритъ: «Даже рѣчная перевозка во Франціи подавляется иногда рельсовыми путями. Такъ, Рона уже въ 60-хъ годахъ едва выдержала соперничество съ дорогою отъ Ліона къ Средиземному морю. Прежняя перевозка по Рейну на разстояніи отъ Базеля до Страсбурга перешла на желѣзную дорогу».

Голословное утвержденіе г. Малышева, что об-во Ряз.-Уральской жел. дороги имѣетъ чрезвычайный интересъ въ постройкѣ Астрах. линіи, въ особенности вслѣдствіе обѣщанной будто-бы Правительствомъ субсидіи въ 7 000,000 р. на сооруженіе канала и добивается таковой разными происками, безусловно не вѣрно. Правленіе об-ва Ряз.-Уральской жел. дороги, представивъ проектъ свой, исполнило лишь желаніе и предначертаніе г. Министра Финансовъ, найдя его предложеніе продолжить сѣть своихъ дорогъ до Астрахани для себя небезвыгоднымъ. Имѣя же въ виду, что постройка этой дороги преимущественно касается интересовъ Астрахани, оно и сообщило городскому управленію подробныя изложенія своего проекта и предварительныхъ соображеній. Если об-во Ряз.-Уральской дороги не получитъ Астраханской линіи, то оно ничего не потеряетъ. Об-во же Юго-Восточныхъ жел. дорогъ представило въ министерство свой проектъ безъ-доходной дороги, очевидно, только для того, чтобы затормозить дѣло

и не допустить скораго осуществленія предположенной линіи по лѣвому берегу, съ тѣмъ разсчетомъ, что чѣмъ дольше лѣвобережная дорога не будетъ строиться, тѣмъ дольше Грязе-Царицынская дорога будетъ пользоваться Астрах. грузами, направляющимися изъ Астрахани на Москву и въ центръ Россіи и обратно. При всемъ этомъ проектъ свой, свои предположенія и разсчеты имъ держатся въ секретѣ и не сообщаются всего болѣе заинтересованному лицу—г. Астрахани.

Еще остается разсмотрѣть вопросъ о томъ, какое вліяніе жел. дорога окажетъ на г. Астрахань въ томъ случаѣ, если станція ея будетъ не въ чертѣ городскихъ владѣній, а на Форпостѣ.

Съ своей стороны я вполнѣ раздѣляю мнѣніе Астраханской городской думы и могу съ увѣренностью сказать, что результатомъ нахожденія станціи на Форпостѣ будетъ переселеніе торговли Астрахани за Волгу. Разсуждая объ этомъ предметѣ, г. Малышевъ вноситъ въ свои сужденія чрезвычайное противорѣчіе между посылкою и выводами. Цитируя положенія экономиста Скворцова, онъ доказываетъ, что жел. дороги, соединяя города, способствуютъ быстрому ихъ увеличенію и процвѣтанію, содѣйствуютъ развитію обработывающей промышленности, ускоряютъ торговые обороты, привлекаютъ новое торговое и рабочее населеніе и капиталы. Въ доказательство этихъ доводовъ онъ ссылается на изслѣдованія Висса. Между тѣмъ гг. Скворцовъ и Виссъ именно и доказываютъ, что возрастаніе и процвѣтаніе, связанныхъ жел. дорогою, городовъ произошло только потому, что созданная жел. дорогою новая промышленная и торговая жизнь, какъ непосредственный продуктъ новаго экономическаго фактора рельсоваго пути, стремилась наиболѣе тѣснымъ образомъ примкнуть къ этому пути и сосредоточить свою дѣятельность на самой линіи дороги. Существовавшія-же до проведенія дороги въ этихъ городахъ торговля и промышленность естественно стремились примѣниться къ новому пути и обыденная промышленная и торговая жизнь и ежедневные коммерческіе интересы заставили торговый людъ перенести свою дѣятельность въ предѣлы непосредственнаго дѣйствія дороги. Это положеніе вѣрно не только по отношенію къ Чикаго, но и вообще ко всѣмъ городамъ, что доказывается судьбою многихъ русскихъ городовъ, какъ, напр., Царицына, Ряжска, Коломны, Одессы и др.

Такимъ образомъ, г. Малышевъ, быть можетъ, не желая того, доказалъ, и я съ своей стороны признаю несомнѣнно доказаннымъ, что съ проведеніемъ къ г. Астрахани жел. дороги городъ этотъ долженъ несомнѣнно возрасти. Разовьется обработывающая промышленность, возникнутъ фабрики, заводы, склады и привлекутся новыя лица и капиталы. Съ развитіемъ-же новой промышленности на Астрах. рынкѣ появятся новые товары, создадутся хранилища, амбары, склады и т. п.

для прибывающаго сырья и для вновь производимыхъ товаровъ. Но все это сдѣлается достояніемъ г. Астрахани только тогда, *когда вся эта дѣятельность сосредоточится на территоріи города Астрахани*, а это можетъ произойти только въ томъ случаѣ, *если желѣзная дорога и конечная ея станція непосредственно примкнутъ къ городу въ предѣлахъ его осѣдлости.*

Въ опроверженіе самого себя г. Малышевъ приводитъ въ доказательство города Чикаго и Нижній-Новгородъ, но эти доказательства не удачны и безусловно опровергаютъ его выводы. Указанные имъ города непосредственно связаны со станціями дорогъ, которыя находятся на городскихъ территоріяхъ, и они, т. е. города, не *отрѣзаны* отъ желѣзныхъ дорогъ рѣками, поэтому увеличеніе населенія, промышленности и торговли, составляя приростъ этихъ городовъ, являются ихъ принадлежностію, и новые доходы поступаютъ всецѣло въ городскія кассы.

Совершенно иное должно произойти, если станція дороги будетъ не въ Астрахани, а на Форпостѣ, т. е. внѣ территоріальныхъ владѣній города, при чемъ и самый городъ, какъ отрѣзанный такимъ значительнымъ пространствомъ, какъ Волга, останется въ сторонѣ отъ непосредственнаго вліянія дороги, тѣмъ болѣе, что Астрахани никогда не суждено будетъ приблизиться къ ней и перешагнуть черезъ Волгу.

Съ установленіемъ станціи на Форпостѣ, около нея образуются поселки, воздвигнутся фабрики, заводы и мастерскія, откроется торговля припасами и прочими продуктами, и такимъ образомъ за счетъ Астрахани образуется новый городъ, который, благодаря дорогѣ, перетянетъ къ себѣ не только мелкую торговлю, но и крупную, а вмѣстѣ съ нею и товарныя пристани.

Г. Малышевъ не только этого не отрицаетъ, а напротивъ того подтверждаетъ, говоря, что дорога отниметъ у пароходства всѣ рыбные грузы. Если это такъ, то неизбѣжно должна перейти на Форпостъ и вся рыбная торговля какъ ловецкая, такъ и промысловая, а вмѣстѣ съ ними и мѣстное судоходство. Если же правобережная дорога способна будетъ отнять отъ пароходства всѣ рыбные грузы, что было подтверждено гг. Хлѣбниковымъ, Беззубиковымъ и Склабинскимъ, то, несомнѣнно, она отвлечетъ и другіе грузы, не говоря уже о тѣхъ, которые требуютъ болѣе быстраго или срочнаго передвиженія, поэтому предположеніе о томъ, что только незначительное число рабочихъ будетъ отправляться ежедневно на Форпостъ и вновь зачѣмъ-то возвращаться на ночь въ Астрахань, довольно наивно, и доводы къ этому, приведенные г. Малышевымъ, совсѣмъ не убѣдительны.

Такимъ образомъ несомнѣнно устанавливается, что Астрахань должна понести ущербъ при правобережномъ направленіи дороги, ко-

торый произойдетъ отъ уменьшенія доходовъ съ городскихъ имуществъ и отъ того, что онъ лишится всего того общаго прироста, который образуется близъ станціи дороги на Форпостѣ, не говоря уже о перенесеніи торговой дѣятельности изъ своего дома въ сосѣдній.

При лѣвобережномъ направленіи дороги г. Астрахань пріобрѣтетъ все, что онъ потеряетъ при правобережномъ направленіи, и черезъ нѣсколько лѣтъ населеніе его удвоится. Мечтаніе-же о томъ, чтобы при правобережномъ направленіи соорудить станцію въ городѣ, лишено не только практическаго значенія, но и смысла, такъ какъ съ ея сооруженіемъ нисколько не измѣнится тяготѣніе къ Форпосту. Кому-же въ дѣйствительности будетъ нужна эта станція, разъединенная такою рѣкою, какъ Волга, отъ рельсоваго пути?

Постройка плашкоутнаго моста, если-бы и оказалась возможною въ техническомъ отношеніи (хотя это нѣкоторыми лицами оспаривается), въ виду ширины рѣки и бывающихъ въ низовьяхъ Волги сильныхъ волненій,—*тѣмъ менѣе* можетъ задержать торговлю въ Астрахани. При такомъ пароходномъ движеніи, какое существуетъ у Астрахани, мостъ этотъ пришлось-бы или въ теченіе всей навигаціи держать разведеннымъ, или стѣснить на столько судоходство, что послѣднему и всей Волжской и Каспійской торговлѣ пришлось-бы нести ежегодно милліонные убытки.

По поводу доклада г. Малышева можно было-бы сказать еще очень многое и критиковать каждое изъ его положеній, но, доказавъ принципіальную неправильность принятыхъ имъ основаній и указавъ на необстоятельность главныхъ его доводовъ и неточность приведенныхъ имъ фактическихъ данныхъ, останавливаться долѣе на его докладѣ я считаю излишнимъ, ибо тамъ, гдѣ для умозаключенія приняты невѣрныя основанія, приведены невѣрные факты и сдѣланы невѣрныя исчисленія, невозможно ожидать и вѣрнаго вывода.

По всѣмъ-же мною приведеннымъ даннымъ я все-таки не считаю возможнымъ предположить разрѣшеніе Астраханскаго желѣзно-дорожнаго вопроса *не Астраханскою желѣзною дорогою, а Форпосто-Царицынскою.* («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 6, 8, 9 и 10 декабря №№ 2607, 2608, 2609 и 2610.— «Извлеченіе изъ доклада г. Бернардъ по желѣзнодорожному вопросу» помѣщено въ «Астрах. Листкѣ» 1897 г. 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17 и 18 декабря №№ 298, 299, 300, 301, 302, 304, 305, 306 и 307).

Е. А. Бернардъ.

Покровско-Уральская линія Рязанско-Уральской желѣзной дор
дитъ въ прямое сообщеніе со всѣми станціями россійскихъ
ныхъ дорогъ и примѣняетъ за перевозку всѣхъ грузовъ общій
за № 6150, за нѣкоторыми исключеніями во внутреннемъ и
сообщеніяхъ, напримѣръ:

Тарифъ на рыбные грузы № 5 *во внутреннемъ с*

(V) 1/24
326 вер. Николаевскъ . . 12,97 к.
(VI) 1/30
457 — Новоузенскъ. . . 13,97 »
Въ прямомъ сообщеніи:
Казань . . . . . 42,50 »
Нижній . . . . . 42,50 »
Кузнецкъ . . . . . 21,47 »
Сызрань . . . . . 21,47 »
Самара . . . . . 21,47 »
и на проч. ст. той-же дор. . 21,47 »
до Уфы.

Тарифъ на соль № 12 отъ Покров. сл. до Николаев. 4 к
менѣе противъ общихъ таблицъ. 1,60 »

— на хлѣб. грузы № 8 отъ нѣкот. ст. до Покр. сл. отъ 3,0
к. съ пуда, менѣе противъ общ. табл. на г

Мѣстные на шкуры невыдѣлан. до Покр. слоб. отъ Уральска
съ пуда при повагонной перевозкѣ 400, ме
тивъ общихъ таблицъ 9,08 коп.

— на шерсть всякую отъ Уральска до Покровс. слоб.
съ пуда при повагон. перевозкѣ въ 305
противъ общихъ таблицъ 8,08 к.

И на всѣ грузы I, II, III и IV классовъ отъ Покровской
Уральска съ 15 апр. по 15 окт 18,97 к.
менѣе противъ общихъ таблицъ отъ 1,08
17,12 к. съ пуда.

Таблица № 4.

ТАРИФНАЯ РАЗНИЦА,

разсчитанная на 1,000 пуд. *отъ Астрахани на Москву* по лѣвобережной линіи, составляющая экономію въ сравненіи съ правобережной линіей:

1)	красная рыба соленая, частиковая всякая свѣжая, во льду попудно и повагонно, красная свѣж. во льду.	съ	1000	пуд.	30 р.	30 к.
2)	икра свѣжая (красной рыбы), клей, вязига, балыкъ осетров. и бѣлорыб.	»	»	»	58 »	40 »
3)	рыба частиковая всякая по вагон. .	»	»	»	16 »	90 »
4)	сельдь и икра частиковая	»	»	»	9 »	10 »
5)	а, фрукты свѣж. большой скор. б, фрукты сухіе малой скор. . . .	»	»	»	11 »	30 »
6)	керосинъ	»	»	»	8 »	10 »
7)	нефть	»	»	»	9 »	70 »
8)	арбузы	»	»	»	13 »	50 »
9)	соль	»	»	»	10 »	40 »
10)	рисъ	»	»	»	18 »	10 »
11)	хлопокъ	»	»	»	8 »	50 »
12)	ковры и каракуль	»	»	»	58 »	40 »

Изъ Москвы въ Астрахань:

1)	мануфактура . . . . домашн. вещи . . . . издѣлія. . . . . припасы гастроном. .	1000 пуд. 58 » 40 » а за 15 мил. пуд. составитъ 876,000 р.				
2)	канаты для судовъ	съ	1000	пуд.	11 р.	30 к
	Изъ Балашова хлѣбъ всякій	съ	1000	пуд.	17 р.	80 к.
	Изъ Ртищева » »	«	«	«	15 »	00 »
	Изъ Пензы » »	«	«	«	15 »	00 »

CLXVI.

Отчеты „Астрах. Листка“ и „Астрах. Вѣстника“ объ общемъ собраніи 5 декабря 1897 г. Петровскаго Общества изслѣдователей Астраханскаго края.

Давно и съ нетерпѣніемъ ожидавшійся контръ-докладъ г. Бернарда представленъ былъ, наконецъ, на судъ публики въ собраніи Петровскаго Общества, состоявшемся 5 декабря подъ предсѣдательствомъ В. Н. Виноградскаго. Квинтъ-эссенція этого доклада печатается въ «Листкѣ» и по ней читатели могутъ судить о степени солидности труда г. Бернарда и убѣдительности его доводовъ въ пользу лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги. Собраніе было необычайно многолюдно: послушать новые дебаты «желѣзнодорожниковъ», вслѣдствіе особыхъ мѣръ, собралось до 500 человѣкъ. По прочтеніи доклада сдѣланъ былъ перерывъ, во время котораго удалился присутствовавшій при докладѣ г. губернаторъ, а затѣмъ на каѳедру взошелъ г. *Малышевъ* и сдѣлалъ слѣдующее возраженіе на докладъ.

«Совершенно дѣловой вопросъ о желѣзной дорогѣ изъ Астрахани сводится гг. лѣвобережниками на мѣстно-патріотическій. Очень хорошее чувство патріотизмъ, но онъ также долженъ быть обоснованъ вполнѣ доказательно, а не голословно. Мало-ли было въ исторіи случаевъ, что люди, громко кричавшіе о своемъ патріотизмѣ, оказывались плохими патріотами, а обвиняемые въ отсутствіи патріотизма—настоящими патріотами. Во главѣ правобережниковъ стоятъ наиболѣе крупные мѣстные дѣльцы. Въ умѣ и знаніи дѣла отказать имъ нельзя. Также и въ отсутствіи у нихъ гражданскихъ чувствъ къ г. Астрахани можно винить ихъ развѣ только подъ вліяніемъ неумѣнья доказать правоту защищаемаго лѣвобережнаго направленія.

Правобережному направленію отдавалось преимущество давно. Еще до моего пріѣзда сюда подавались весьма обстоятельныя ходатайства за него биржевымъ купечествомъ. Находя это ходатайство правильнымъ и наилучше отвѣчающимъ интересамъ торговли, а также города и края, я не могъ не присоединиться къ нему.

Не подлежитъ ни спору, ни сомнѣнію, что города создавала торговля; упадала она,—упадали и города. Астрахань въ міровыхъ примѣрахъ не составляетъ изъ этого исключенія. Биржевое купечество говоритъ, что для торговли выгоднѣе правобережная дорога, и ходатайствуетъ за нее. Часть же домовладѣльцевъ, дома коихъ представляютъ цѣнность, только пока идетъ большая и выгодная торговля

вдругъ начинаютъ ходатайствовать за лѣвобережную линію, невыгодную для торговли.

Что же это такое? созданіе возстаетъ противъ своего создателя! Это похоже на сказку о куриці съ золотыми яицами, убитой въ разсчетѣ на возможность воспользоваться и неснесенными еще яйцами. Воля ваша, но рѣшительно непонятно, почему это городъ во вредъ торговлѣ и себѣ долженъ высказываться за лѣвобережную линію! Опасеніе, что торговля перейдетъ на Форпостъ—совершенная фикція, не подтверждаемая ни примѣрами изъ исторіи, ни статистическими данными, ни даже резонными логическими соображеніями. Приведенныя мною данныя, что городъ не можетъ перейти на Форпостъ, не только не опровергнуты, но противъ нихъ не высказано даже логическаго довода. Простое же, бездоказательное увѣреніе— «городъ перейдетъ на Форпостъ» —не можетъ имѣть ровно никакого значенія.

При лѣвобережной линіи указываютъ на возможность соединенія Астрахани съ Красноводскомъ, Сибирью и Архангельскомъ. Но какой же смыслъ во всѣхъ этихъ затратахъ, говоря не только уже объ Астрахани, но и для государства? Линія Астрахань-Красноводскъ пройдетъ по безлюднымъ пескамъ и степямъ. Съ постройкою линіи Оренбургъ-Ташкентъ среднеазіатскіе товары пойдутъ по ней. Съ сѣверомъ мы почти не торгуемъ, съ Сибирью тоже. Для чего намъ линіи, по коимъ наши товары не пойдутъ, а повезутся товары, конкурирующіе съ нашими, и при томъ линіи, не интересныя ни съ государственной, ни съ финансовой точки зрѣнія?

Не лучше-ли строить въ интересахъ государственныхъ и финансовыхъ линіи, имѣющія міровое значеніе, какъ, напр., отъ Баку до Персидскаго залива и, какъ естественное продолженіе ея,—отъ Баку до Астрахани. Какъ необходимое продолженіе ея, должна быть линія Астрахань—Царицынъ по правому берегу. Эти линіи, проходящія по богатѣйшимъ мѣстностямъ въ мірѣ, не оживленныя только потому, что безъ жел. дороги въ нихъ не возможно примѣненіе труда и капитала въ большихъ размѣрахъ, представляютъ значеніе не меньшее Суезскаго канала. Онѣ поднимаютъ и политическое, и финансовое положеніе Россіи на высочайшую степень могущества. При нихъ мы имѣемъ непосредственную связь съ Океаномъ.

Въ нашихъ рукахъ будутъ богатѣйшія страны, служившія колыбелью человѣчества. Если теперь, неизслѣдованныя, онѣ поражаютъ громадностью своихъ богатствъ, то какія колоссальныя богатства онѣ дадутъ, если техника получитъ къ нимъ легкій доступъ. Для Россіи это важнѣе завоеванія Константинополя. И все это не будетъ стоить дороже, чѣмъ тѣ пустынныя и ничтожныя линіи, которыя стараются навязать намъ Ряз.-Ур. дорога и мелочные торговцы изъ-за какихъ-то

мнимыхъ грошевыхъ интересовъ. Передъ этими великими міровыми интересами всякіе наши мѣстные являются ничтожными. *Но неужели, я спрашиваю, краю, городу и домовладѣльцамъ выгоднѣе лежать на ничтожномъ, захолустномъ пути по лѣвому берегу, не имѣющемъ значенія ни теперь, ни въ будущемъ,—чѣмъ на великомъ міровомъ пути, въ коемъ линія по правому берегу составляетъ одно изъ очень большихъ звеньевъ?*

Этотъ міровой путь понемногу осуществляется въ силу естественныхъ экономическихъ требованій торговли и промышленности, и вдругъ Астрахань въ ущербъ своимъ собственнымъ интересамъ противится осуществленію этого пути, накладывая сама на себя руки! Воля ваша, но я не могу понять этого недоразумѣнія и всей душой желалъ-бы выяснить его. Вотъ эти-то соображенія и вынуждаютъ меня выступить ревностнымъ защитникомъ правобережнаго направленія.

Можно довести и лѣвобережную линію до Персидскаго залива, но безъ Кавказа она не имѣетъ и десятой доли значенія. Затѣмъ, намѣчаемые мною пути отчасти уже выполнены, и выполненіе остальныхъ легче и дешевле. *Въ дополненіе къ этимъ путямъ необходимо устройство морского канала,* значеніе коего теперь не достаточно ясно представляется, но впослѣдствіи будетъ имѣть громадную важность.

Итакъ, неужели для Астрахани и края не выгоднѣе лежать на великомъ міровомъ пути по правому берегу, чѣмъ на ничтожномъ, захолустномъ по лѣвому? Если ставимыя мною задачи осуществятся, то она будетъ городомъ съ милліоннымъ населеніемъ, однимъ изъ первостепенныхъ въ мірѣ. Осуществленіе ихъ дешевле и легче, чѣмъ по лѣвому берегу. Исходя изъ этихъ соображеній, я съ полнымъ убѣжденіемъ говорю, что *своимъ ходатайствомъ за лѣвобережное направленіе Астрахань губитъ себя и свое будущее.*

Наши оппоненты придаютъ весьма важное значеніе тому, что лѣвобережная линія будетъ не 510, а 439 верстъ. Разсчетъ о стоимости и длина обоихъ путей приведены были на совѣщаніи у Астрах. губернатора Х. Н. Хлѣбниковымъ, я замѣнилъ въ нихъ лишь 4% на $4^1/_2$% по облигаціямъ, потому что послѣдній процентъ фактически платится обѣими дорогами. Приведенныя цифры, какъ на совѣщаніи у губернатора, такъ и при моихъ докладахъ Петровскому об-ву и биржевому купечеству со стороны агентовъ Р.-У. дороги не возбуждали и не встрѣтили возраженій, и я съ полнымъ основаніемъ могъ считать ихъ правильными. Во всякомъ случаѣ, цифры эти не вымышленныя, а дѣйствительно данныя обоими об-вами. Оба об-ва могутъ измѣнить эти цифры, но объ измѣненіи ихъ ни то, ни другое ни меня, ни публику не оповѣщаютъ. Записка «по вопросу о соединеніи г. Аст-

рахани съ общею желѣзнодорожною сѣтью» («Астрах. Л.» №№ 189—192) была анонимная и обществу даже не приписывалась. Послѣ нея записка думской депутаціи опредѣляетъ длину дороги не въ 439, а въ 460 верстъ. Очевидно, что не только я, но даже и само об-во сегодня даетъ одну длину, а завтра другую, и т. д. Да и затѣмъ, какое значеніе имѣетъ,—будетъ линія длиннѣе или короче на 70 верстъ, когда по статистическимъ даннымъ М. П. С. товары изъ Астрахани направляются къ сѣверу въ относительно ничтожномъ количествѣ, а главная масса ихъ идетъ на Калачъ, Поворино и съ Грязей спускается на южныя и западныя линіи. Тутъ уже какъ ни укорачивай Астрахань-Камышинскую линію, а провозъ по ней будетъ всегда длиннѣе правобережной. Чтобы имѣли какой-либо смыслъ, увѣреніемъ, что на Камышинъ нуть товаровъ короче, надо доказать, что свѣдѣнія Министерства Путей Сообщенія о движеніи товаровъ невѣрны. Но эту неблагодарную задачу пусть выполняютъ лѣвобережники сами. Я же не сомнѣваюсь въ вѣрности показаній М. П. С. Затѣмъ, при длинѣ въ 439 верстъ, лѣвая дорога, очевидно, не пойдетъ ни на Красный-Яръ, ни вблизи селъ по Ахтубѣ, ни на г. Царевъ. А изъ этого слѣдуетъ, что какъ Астраханская, такъ и Красноярская, и Царевская думы введены дорогою въ заблужденіе и въ своихъ ходатайствахъ приводятъ за лѣвую дорогу такіе доводы, коихъ *на самомъ дѣлѣ не существуетъ.* Если уже теперь встрѣчаются такіе сюрпризы, то на что надѣяться, когда лѣвобережное направленіе будетъ окончательно избрано? При 439 верстахъ, очевидно, дорога по лѣвому берегу для края будетъ имѣть меньшее значеніе, чѣмъ по правому. Сокращеніемъ длины лѣвая дорога побиваетъ самые главные доводы въ свою пользу.

Что касается до длины правобережной линіи, то торговля была-бы очень рада, если-бы линія прошла у самаго берега р. Волги, хотя-бы длина ея и увеличилась на нѣсколько верстъ. Тогда замерзнувшіе грузы легко было-бы передать съ воды на жел. дорогу. Благодаря этому торговля не несла-бы лишнихъ расходовъ на доставку замерзшихъ въ пути грузовъ, да и селенія лѣваго берега лучше могли-бы пользоваться дорогою. Для самой дороги такое направленіе пути также дастъ большія выгоды.

Стоимость провоза товаровъ, взятая мною изъ памятной записки Рязанской дороги, назначена дорогою независимо отъ длины пути и выражена не въ доляхъ за пудоверсты, а въ опредѣленныхъ платахъ. Такъ какъ дорога не дастъ новыхъ провозныхъ платъ, то нельзя не принять, что онѣ назначаются также и за болѣе короткій путь. Слѣдовательно, исчисленная переплата совершенно правильна, но тѣмъ не менѣе гг. оппоненты ни словомъ не оговариваются, за что-же они хлопочутъ обложить торговлю лишнимъ милліоннымъ налогомъ?

Стоимость пути опредѣлялась *безъ подвижнаго состава*. Если абсолютная цифра затратъ теперь сокращается, то нельзя указывать только на сокращеніе ея, а надо указать, чѣмъ именно такое сокращеніе достигается. Если дорога построена будетъ *очень облегченнаго типа*, да притомъ безъ мостовъ и солидныхъ дамбъ и гатей, то Астраханцамъ тутъ ничего утѣшительнаго не представляется. Независимо отъ очень усиленной опасности сломать себѣ шею, они съ полнымъ основаніемъ могутъ разсчитывать, что дорога до Астрахани не дойдетъ, останется вдалекѣ, какъ это случилось съ Нижнимъ, или отъ города потребуютъ громадныхъ жертвъ за вокзалъ поближе къ городу. Тогда Астраханцамъ приведется раскошеливаться для дороги. Ни для кого не тайна, какія выходили недоразумѣнія у городовъ съ жел. дорогами, не исключая и Ряз.-Уральской. Если-же вмѣсто мостовъ проектированы деревянные плашкоуты, то, независимо отъ опасности движенія, и быстрота его будетъ очень плохая. Несмотря ни на что, все-таки и новая уменьшенная стоимость дороги превосходитъ на громадныя суммы стоимость пути по правому берегу. Ея агенты по этому поводу только говорятъ: «это до васъ не касается: стоимость пути—дѣло дороги и казны». Для Астраханца такое объясненіе нисколько не убѣдительно и не ясно. Съ экономической точки зрѣнія бросаніе лишнихъ милліоновъ на дѣло, которое не дастъ лучшихъ результатовъ и можетъ быть сдѣлано дешевле и полезнѣе,—есть непроизводительная затрата, не могущая быть допущенною въ благоустроенномъ хозяйствѣ страны. По этому самъ собою напрашивается вопросъ: если дорога не будетъ брать дороже за провозъ, то неужели она будетъ работать въ убытокъ? Но въ убытокъ работаютъ только банкроты, не считаютъ-же агенты свою дорогу несостоятельною, или наканунѣ банкротства. Очевидно, или они вводятъ въ заблужденіе правленіе своей дороги, или-же здѣсь кроется какой-то финансовый фокусъ. На здѣшней биржѣ объясняютъ, что дорога, неся большіе убытки на Саратовской и Заволжскихъ линіяхъ, намѣрена сдать ихъ въ казну. Въ послѣднемъ случаѣ Восточное об-во очутилось-бы безъ привиллегированнаго положенія, въ одинаковомъ со всѣми частными пароходчиками. Ради извлеченія нѣкоторыхъ преимуществъ для него и придполагается оставить за собой Камышинскую линію, менѣе дорогую, направить всѣ усилія на привлеченіе къ ней Царицынскихъ и Саратовскихъ грузовъ, а такъ какъ при теперешнихъ условіяхъ это невозможно безъ захвата въ свои руки крупной части Астрах. товарнаго движенія, то при посредствѣ Астрах. жел. дороги и проектируется направить Астрах. грузы на Камышинскій путь. Другими словами: *возвести въ торговый центръ, вмѣсто Царицына и Саратова,—Камышинъ*. Всѣ эти планы ничего добраго не обѣщаютъ Астрах. торговлѣ, кромѣ крупныхъ

замѣшательствъ. Насколько они вѣрны, а главное, насколько
ществимы, сказать трудно, но по крайней мѣрѣ они циркулиру
здѣсь, какъ объясненіе непонятнаго и необъяснимаго желанія обл
дѣтельствовать Астрахань себѣ въ убытокъ.

За послѣднее время вообще возникаетъ куча невѣроятныхъ п
положеній и подъ часъ крайне странныхъ. Въ газетахъ упорно держ
слухъ о предположеніи регулировать рѣчные фрахты, подобно т
какъ это осуществлено на жел. дорогахъ. Тамъ это понятно, по
что всѣ дороги выстроены на казенныя деньги. Пароходство-же
Волгѣ возникло на собственныя средства, никогда ни отъ кого н
кихъ субсидій не просило и не намѣрено просить (кромѣ нѣкотор
пароходныхъ обществъ). Оно проситъ лишь объ изданіи закона,
коемъ-бы судно отличалось, напр., отъ сюртука, чтобы его можно
ло сдать въ аренду, не опасаясь продажи арендаторомъ, или восп
зоваться кредитомъ при посредствѣ займа, а не продажи. Такого з
наго закона оно не можетъ выпросить, и ему кто-то намѣрева
навязать регулировку фрахтовъ. Да и кому она нужна? Или паро
чикамъ, желающимъ наживать непомѣрные барыши, или неумѣющ
вести дѣло и непонимающимъ его. Кромѣ вреда дѣйствительнымъ
роходчикамъ регулировка фрахтовъ ничего не принесетъ. Будутъ
зы, фрахты сами собою поднимутся, а не будутъ, то и при нор
ровкѣ повезутся дешевле. Бывшее въ нынѣшнемъ году частное со
шеніе между нѣкоторыми об-вами наглядно доказало это. Едва усп
открыться навигація, какъ беззастѣнчивые немедленно-же стали дѣ
скидки, придерживавшіеся же соглашенія теряли своихъ кладчик
Увидя это, въ свою очередь, они и сами стали дѣлать скидки, и
прошло мѣсяца, какъ соглашеніе стало мертвою буквою. При ч
мѣрно высокихъ фрахтахъ еще была-бы понятна предѣльная нор
выше коей фрахты не должны подниматься; при низкихъ фрахт
неумѣлые пароходчики пусть лучше продаютъ свои пароходы, что т
удобнѣе, что цѣны на нихъ стояли высоко даже и при низкихъ фр
тахъ. Это лучше будетъ и потому, что они не будутъ порт
дѣла у людей, понимающихъ его. Высокія цѣны на пароходы лу
всего отрицаютъ пароходный кризисъ. Банкротства же пароходчи
объясняются просто незнаніемъ дѣла и неумѣніемъ вести его. Но
интересахъ этихъ послѣднихъ нельзя стѣснять громадную проми
ленность.

Такимъ образомъ, изъ всего, что вы слышали, вытекаетъ,
основные доводы за правобережную линію остались непоколебленн
и наши оппоненты не опровергли доказательно ни одного такого
вода за правобережное направленіе. Простое же, сердитое отриц

доводовъ доказываетъ только—то, что они и сами сознаютъ правоту нашу».

Далѣе г. Малышевъ сдѣлалъ поправку къ тексту его доклада, какъ онъ напечатанъ былъ въ «Листкѣ».

«Оцѣночная сумма городскихъ недвижимостей составляетъ 16.370,000 рублей. Беря кругло 17.000,000 и считая на нихъ 10%, доходность съ недвижимости составитъ 1.700,000 руб. Эта сумма прочитана мною и стоитъ въ моемъ докладѣ. При печатаніи доклада въ него вкралась корректурная ошибка: вмѣсто 1700 т. р. напечатано было 700 т. р., я же предварительно корректуру не выправлялъ, опасаясь обвиненія въ измѣненіи его, и дабы всѣ видѣли, что въ немъ ничего непозволительнаго, выходящаго за предѣлы благопристойности, не было.

Во всѣхъ моихъ докладахъ совершенно ясно мною выражена цѣль, ради коей я выступилъ,—это защита интересовъ торговли, съ коей тѣсно связаны интересы и города. Но нѣкоторые судятъ по себѣ, что, даже стоя во главѣ большаго торговаго дѣла, нельзя безкорыстно выступать въ защиту торговыхъ интересовъ.

Этимъ господамъ я скажу, что у меня нѣтъ акцій ни той, ни другой дороги, и никто не поручалъ мнѣ выступить въ этомъ дѣлѣ ни за, ни противъ, а службѣ я продаю только свой трудъ. Учрежденія, коихъ интересы я представляю, совѣсти своихъ представителей не покупаютъ, такъ какъ люди, продающіе совѣсть, болѣе чѣмъ свободно продаютъ и интересы своихъ довѣрителей. Нѣкоторымъ изъ моихъ оппонентовъ это извѣстно лучше моего. Имѣя Торгово-промышленный банкъ, Ряз.-Уральская дорога въ солидно поставленныхъ крупныхъ дѣлахъ не обходится безъ посредства нашего банка, да и Восточное общество крупные переводы сюда часто дѣлаетъ черезъ насъ. Значитъ, за нами есть крупныя преимущества передъ другими. Конкуренціи Торгово-промышленнаго банка мы совершенно не чувствуемъ, такъ какъ онъ дѣлаетъ только дѣла, которыя мы не находимъ возможнымъ взять на себя. Съ дорогою изъ Астрахани, сданной Ряз.-Ур. об-ву, онъ еще болѣе погрузится въ ея интересы,—слѣдовательно, конкуренція его была бы еще слабѣе. Поэтому всякія инсинуаціи относительно мотивовъ моего участія въ возникшемъ спорѣ я объяснилъ себѣ, какъ сердитое безсиліе, соединенное съ малою порядочностью и отсутствіемъ логики, которая могла бы помочь найти хотя бы болѣе резонные мотивы. Эти инсинуаціи псевдонимовъ какъ-то уже очень похожи на бросаніе грязью изъ-за угла».

Между прочимъ г. Малышевъ удивился проявленному г. Бернардомъ географическому невѣжеству, которое посадило станцію Нижег.-Московской дороги на Нижегородскомъ берегу Волги.

Въ отвѣтъ на возраженіе г. Малышева г. *Бернардъ* заявилъ, ч въ докладѣ его вообще нѣтъ никакихъ неправильностей, въ немъ в вѣрно и что въ отношеніи тарифовъ онъ ссылался лишь на суп ствующіе.

В. И. Склабинскій (обращаясь къ г. Бернарду). Признаете вы вѣрными цифры, сообщенныя правленіемъ Ряз.-Ур. ж. д. Мин стерству Финансовъ?

Г. Бернардъ (послѣ нѣкотораго колебанія). Да, эти цифры вѣ ны. Я прочелъ выдержку изъ доклада Министру Финансовъ. Въ кладѣ этомъ заключается все, что я вамъ сообщилъ.

В. Ф. Сускій. Лѣвая дорога обойдетъ села?

Г. Бернардъ. Да, она пройдетъ по степи.

Г. Малышевъ. Можетъ быть, дорога эта и обойдется въ 27 руб., но вѣдь она не дойдетъ до Краснаго-Яра. Это совсѣмъ не о чемъ хлопочетъ городъ. Если длину дороги еще укоротить, то, жетъ быть, она обойдется и въ 5 мил.

Затѣмъ на защиту лѣвобережнаго направленія дороги выступи *Х. Н. Сергѣевъ,* который прежде всего заявилъ, что кромѣ тре цифръ, а именно: о количествѣ рыбы, судоходства и третьей, котор г. Сергѣевъ припомнить не могъ,—всѣ остальныя цифры въ док дахъ г. Малышева невѣрны. По поводу стоимости дороги въ томъ другомъ направленіи, г. Сергѣевъ замѣтилъ, что директоръ депар мента жел. дорогъ г. Максимовъ сказалъ его брату, что по право берегу дорога обойдется въ 12 м. руб., а это большая разница 8 м. руб., о которыхъ говорятъ правобережники. Затѣмъ г. Сергѣе сообщилъ, что онъ обращался въ правленія Ряз.-Уральской и Юг Восточныхъ жел. дорогъ съ просьбою выяснить стоимость доро причемъ послѣднее относительно предполагаемыхъ размѣровъ экспл таціи отвѣтило уклончиво, а о стоимости дороги и совсѣмъ умолча. Правленіе же Р.-У. ж. д. прислало подробный отвѣтъ, изъ котор видно, что протяженіе дороги по лѣвому берегу будетъ въ 439 вер., что стоимость магистральной линіи безъ побочной соляной вѣтви прочихъ необходимыхъ сооруженій обойдется въ $15^1/_2$ м. руб., а всѣмъ устройствомъ—въ 21 мил. руб., и, наконецъ, что въ 31 м. стоимость этой дороги никогда не исчислялась. Но,—сказалъ г. Сергѣевъ,—пусть стоимость дороги будетъ 31 м. р., а протяженіе ея 510 верстъ, какъ увѣряетъ г. Малышевъ. Средняя стоимость на в сту выйдетъ такимъ образомъ—60 т. руб. По мнѣнію г. Малыше это отразится на тарифахъ. Между тѣмъ въ Россіи средняя стоимо съ версты -59 т. р. (по Чупрову), слѣдовательно, и такая даже ст мость дороги не раззоритъ торговцевъ. Спеціальныхъ тарифовъ будетъ, а будетъ общій. Далѣе г. Сергѣевъ заявилъ, что министр

скихъ данныхъ въ докладахъ г. Малышева онъ не видѣлъ. Что касается г. Краснаго-Яра и Царева, то г. Сергѣевъ не видитъ ничего ужаснаго въ томъ, если дорога пройдетъ отъ нихъ даже въ 45 верстахъ. Относительно записки Р.-У. ж. д. г. Сергѣевъ замѣтилъ, что она имѣетъ значеніе лишь предварительной коммерческой записки; въ ней указаны даже гужевые тарифы. Относительно доходности лѣвобережной дороги г. Сергѣевъ выразилъ недоумѣніе: почему эта дорога должна работать въ убытокъ, когда другія работаютъ съ барышами. Указанія г. Малышева относительно размѣровъ скотоводства, по мнѣнію, г. Сергѣева, также не вѣрны. Г. Малышевъ оцѣниваетъ его для всей губ. въ 1—2 мил., тогда какъ въ 1895 г. въ одной лишь калмыцкой степи оно доходило до 1.900,000. По поводу толковъ о побужденіяхъ, которыя руководятъ защитниками того и другого направленія дороги, г. Сергѣевъ замѣтилъ, что и ему приходилось слышать не совсѣмъ лестные для лѣвобережниковъ толки. Наконецъ, г. Сергѣевъ счелъ нужнымъ привести слова, сказанныя Х. Н. Хлѣбниковымъ въ дворянскомъ собраніи прошлаго года. Г. Хлѣбниковъ сказалъ тогда, «что мы всѣ и я самъ за лѣвую дорогу, но не наше дѣло вмѣшиваться и указывать Правительству, которое имѣетъ свои цѣли». Указавъ, что вопросъ о ж. д. видимо волнуетъ населеніе и что въ вопросѣ этомъ важный спорный пунктъ—стоимость дороги, г. Сергѣевъ предложилъ обратиться къ Начальнику губерніи съ просьбой достать достовѣрныя цифры стоимости ея. Выяснить этотъ вопросъ необходимо; правобережники приводятъ несообразныя цифры.

Послѣ г. Сергѣева говорилъ *г. Склабинскій.* (См. далѣе статью: «Мое возраженіе на докладъ г. Бернарда».). Общій выводъ г. Склабинскимъ сдѣланъ былъ такой: можетъ быть, свѣдѣнія г.г. Малышева и Хлѣбникова даже и невѣрны, но и доводы лѣвобережниковъ до сихъ поръ совершенно не доказательны.

П. О. Зубовичъ замѣтилъ, что избѣжать опесчаненія края можно введеніемъ системы пользованія землею, практикуемой на казенныхъ земляхъ Астраханской губ., гдѣ земля отдыхаетъ пять лѣтъ.

Инженеръ г. Недѣдьевъ обратилъ вниманіе собранія на слѣдующее: Астраханцы боятся, что городъ, вслѣдствіе постройки правобережной дороги, перейдетъ на правую сторону. Но гораздо болѣе справедливыми могутъ быть опасенія другого рода, связанныя именно съ лѣвобережнымъ направленіемъ. Правительство, какъ извѣстно, озабочено проведеніемъ канала отъ Астрахани въ море. Судя по даннымъ произведенныхъ изысканій, каналъ, вѣроятно, пойдетъ отъ Кизанскаго рукава, т. е., въ лѣвой половинѣ дельты Волги. Съ постройкой канала, на взморьѣ непремѣнно устроится портъ для нагрузки и выгрузки морскихъ судовъ, и такъ какъ разъ желѣзнодорожники

смогли бы провести дорогу по лѣвому берегу черезъ дельту до са Астрахани, то тѣмъ же строителямъ никакого затрудненія не пр ставится продолжить ее до взморья, къ будущему порту. Особыхъ п пятствій къ этому не встрѣтится потому что отъ Астрахани до взмо (вдоль Кизанскаго рукава) съ лѣвой стороны большихъ рѣкъ не вст чается. Если же дорога пройдетъ по правому берегу, то оттуда порту черезъ всѣ главные рукава Волги провести дорогу будетъ чр вычайно затруднительно. По этимъ соображеніямъ г. Нефедьевъ п достерегалъ отъ увлеченія лѣвобережной дорогою тѣхъ, кто хло четъ собственно о томъ, чтобы городъ не перешелъ на Форпостъ; раздо больше городъ потеряетъ, если дорога протянется къ взмор

Х. Н. Сергѣевъ. Увеличить осадку морскихъ судовъ.

Г. Нефедьевъ. Суда морской системы обходятся до 300,000 а рѣчной—всего 10—12 т.

Нѣкто (кто именно, не знаю). Увеличеніе немыслимо; это детъ сопряжено съ углубленіемъ всѣхъ морскихъ портовъ.

Затѣмъ предсѣдатель Петровскаго Общества, поблагодаривъ кладчика и всѣхъ, принимавшихъ участіе въ диспутѣ, объявилъ браніе закрытымъ. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 8 декабря № 297)

Какъ и слѣдовало ожидать, залъ реальнаго училища 5 дека былъ переполненъ публикою; преобладала такъ называемая «сѣра Многимъ не хватило мѣстъ, но они стояли безъ жалобъ и ропо Все это говоритъ о томъ громадномъ интересѣ, съ которымъ слуш ся докладъ Е. А. Бернарда и вызванныя имъ пренія. Самый докл печатается въ «Вѣстникѣ» полностью; передадимъ поэтому тол пренія.

Ѳ. С. Малышевъ, по заслушаніи доклада г. Бернарда, прочит почти цѣлую рѣчь. Сущность ея такова: «оцѣнить по достоинс всѣ детали» доклада г. Малышевъ находитъ возможнымъ только напечатаніи; ему кажется странною та экономическая теорія, что од рубль, «повернувшійся милліонъ разъ», превращается въ милли рублей. Далѣе г. Малышевъ заявилъ, что докладчикъ приписыва ему нѣкоторыя ссылки и заключенія, которыхъ онъ въ дѣйствит ности не дѣлалъ; ссылка г. Бернарда на примѣръ Нижняго-Новго да, будто-бы не отрѣзаемаго отъ жел. дороги, кажется ему неудачн очевидно, докладчикъ незнакомъ съ топографіей той мѣстности. « маю»,—сказалъ г. Малышевъ,—«что я ослушался». За тѣмъ г. М лышевъ развивалъ ту мысль, что правобережная Астрах. дорога детъ звеномъ мірового пути,—изъ Персіи внутрь Россіи,—тогда к лѣвобережная имѣетъ только мѣстное значеніе, да и то еще сом

тельное. Напомнивъ, что биржевой комитетъ ходатайствовалъ о первомъ изъ этихъ направленій, г. Малышевъ высказалъ, что агитація за лѣвобережное представляется ему «возстаніемъ созданія на создателя», напоминаетъ «сказку о курицѣ съ золотымъ яйцомъ». Доводы противника кажутся ему бездоказательными, плохо обоснованными, а свои собственные — неопровергнутыми. Астрахань не вела и не будетъ вести оживленныхъ торговыхъ сношеній съ сѣверомъ и Сибирью; лѣвобережная дорога не нужна ни съ государственной, ни съ финансовой точки зрѣнія; проведенія ея желаютъ только мелкіе промышленники и лавочники. По мнѣнію г. Малышева, ходатайствующіе объ этой дорогѣ введены въ заблужденіе и дѣйствуютъ въ ущербъ интересамъ Астрахани и края, губятъ ихъ блестящую будущность. Для Астрахани несравненно «выгоднѣе лежать на міровомъ пути, чѣмъ на захолустномъ». При своихъ разсчетахъ г. Малышевъ, по его словамъ, руководствовался данными Министерства Путей Сообщенія, неподлежащими сомнѣнію, и отчасти запискою самого Ряз.-Ур. об-ва. Далѣе г. Малышевъ заявилъ собранію, что распространившіеся слухи о сокровенныхъ мотивахъ его заступничества за правобережный путь лишены всякаго основанія и являются инсинуаціей: стоя во главѣ мѣстнаго отдѣленія Волжско-Камскаго банка, онъ лишь «продаетъ» послѣднему «свой трудъ, но не совѣсть»; бояться конкуренціи Торгово-промышленнаго банка Волжско-Камскій не можетъ, такъ какъ и теперь во многихъ случаяхъ Ряз.-Ур. об-во прибѣгаетъ къ услугамъ второго, первый-же ведетъ лишь тѣ операціи, отъ которыхъ второй отказывается. Ссылаясь на найденный имъ въ общественной библіотекѣ уставъ Ряз.-Ур. об-ва, г. Малышевъ доказывалъ, что послѣднее домогается установленія не нормальныхъ, а повышенныхъ тарифовъ и что дифференціальные примѣняются обыкновенно только при большихъ разстояніяхъ. Если лѣвобережная дорога, какъ предполагается, будетъ «облегченнаго типа и безъ солидныхъ мостовъ и дамбъ», то для Астрахани мало утѣшительнаго,—дорога можетъ и не дойти до города, какъ это уже случилось съ Казанью и др., или же потребуютъ отвода громаднаго количества земли, представляющей очень большую цѣнность. Въ 1886 году хозяйственнымъ департаментомъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ изданъ циркуляръ, въ которомъ точно указаны условія возбужденія думами ходатайствъ о жел. дорогахъ, и если-бы Астрах. дума придержалась его, «то поступила-бы вполнѣ разумно». При устройствѣ вмѣсто мостовъ деревянныхъ плашкоутовъ по лѣвобережному пути сократится быстрота передвиженія, и послѣднее будетъ опаснымъ. Если Ряз.-Уральское об-во будетъ взимать нормальные тарифы, то оно при дороговизнѣ устройства лѣвобережной дороги должно, ради облагодѣтельствованія Астра-

хани, работать себѣ въ убытокъ, а это допустить немыслимо. По мнѣнію г. Малышева, изъ всего этого ясно, что городъ и примкнувшіе къ его ходатайству преднамѣренно вводятся въ заблужденіе, иліже тутъ «кроется какой-то финансовый фокусъ». Повидимому, Ряз.-Ур. об-во стремится, ради конкуренціи съ Юго-Восточнымъ, «возвести въ центръ», вмѣсто Царицына и Саратова, Камышинъ. Правобережный путь, по послѣднимъ свѣдѣніямъ, будетъ, вѣроятно, строить об-во Владикавказской дороги, но для г. Астрахани, по мнѣнію г. Малышева, цѣлесообразнѣе возбудить ходатайство о томъ, чтобы постройку этой дороги приняла на себя казна, «съ которою лучше можно сговориться» и которая «меньше обидитъ».

Е. А. Бернардъ снова подтверждаетъ, что повышенные тарифы на заволжскихъ линіяхъ Ряз.-Ур. об-ва существуютъ только для мѣстныхъ грузовъ, для транзитныхъ-же — пониженные, и что отъ Астрахани до Москвы такое большое разстояніе, при которомъ вполнѣ возможно примѣненіе дифференціальныхъ тарифовъ.

Ѳ. С. Малышевъ указываетъ, что протяженіе лѣвобережной дороги въ 439 вер. опредѣляется лишь при условіи обхода Краснаго-Яра и др. населенныхъ мѣстъ губерніи и что дорога будетъ тогда совершенно другая, чѣмъ та, о которой хлопочатъ Астраханская и Красноярская думы, и добавляетъ, что если устроить дорогу на половину всего разстоянія, то, можетъ быть, она обойдется и всего въ 5 мил. руб.

Х. Н. Сергѣевъ. Мнѣ никогда еще не приходилось слышать доклады, изобилующіе, кромѣ трехъ, такимъ множествомъ совершенно невѣрныхъ цифръ, какъ докладъ г. Малышева. Схема доказательствъ г. Малышева сводится къ тому, что лѣвобережная дорога значительно длиннѣе и что стоитъ она 31 м. р., тогда какъ правобережная всего 8.200 т. р., и вслѣдствіе этого тарифы первой будутъ чрезмѣрно высокіе. Однако, по наведеннымъ мною справкамъ, названныя доказательства являются невѣрными, преувеличенными. При свиданіи съ моимъ братомъ (Д. Н. Сергѣевымъ) директоръ департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ г. Максимовъ сказалъ, что правобережная дорога, по сдѣланнымъ изысканіямъ, обойдется 12 м. р.; откуда г. Хлѣбниковъ взялъ цифру въ 8.200 т., г. Малышевъ, ссылающійся на нее, объяснить не могъ. Затѣмъ, опровергая другіе доводы защитниковъ правобережнаго пути, г. Сергѣевъ прочиталъ слѣдующія телеграммы.

1) *Отъ правленія Юго-Восточныхъ жел. дорогъ.* «Всѣ данныя изысканія находятся въ распоряженіи Правительства. Расходы эксплоатаціи опредѣляются впослѣдствіи по открытіи линіи. Кульжинскій».

(*Х. Н. Сергѣевъ.* Отвѣтъ, какъ видите уклончивый; на запросъ же, посланный мною въ правленіе Ряз.-Уральской жел. дороги, получѣнъ болѣе обстоятельный отвѣтъ).

2) *Отъ правленія Ряз.-Уральскаго об-ва.* «Въ отвѣтъ на вашу депешу сообщаю: по произведеннымъ послѣднее время изысканіямъ и изслѣдованіямъ, длина лѣвобережной линіи опредѣлилась 439 верстъ. Для сравненія стоимости ея съ правобережною приходится брать исключительно стоимость сооруженія магистрали, безъ дополнительныхъ ихъ обустройствъ вѣтвями къ соляным озерамъ, пристанямъ, переваламъ и безъ спеціальныхъ на нихъ складовъ и другихъ подобныхъ устройствъ, такъ какъ эти дополнительныя устройства или должны быть какъ на лѣвобережной, такъ и на правобережной, или затраты на нихъ будутъ оплачены спеціальными грузами, какъ на лѣвобережной соль. Правобережная, по сдѣлавшимся намъ извѣстными подсчетамъ, не заключаетъ расходовъ на этого рода устройства и на переправу въ Астрахани, хотя, какъ слышали, обѣщается устройство въ ней станціи. Принявъ такой способъ сравненія, получимъ стоимость лѣвобережной магистрали пятнадцать съ половиной милліоновъ. Прибавленіемъ вѣтвей соляным озерамъ шестнадцать милліоновъ триста тысячъ, противъ двѣнадцати милліоновъ. Разницу составятъ четыре съ половиной милліона. *Стоимость лѣвобережной по проекту Уральской дороги никогда не исчислялась 31 милліонъ.* Но если къ стоимости сооруженія лѣвобережной линіи по послѣднему нашему проекту прибавить стоимость вѣтвей, пристаней, переправы, механическихъ устройствъ для соли, складовъ спеціальнаго устройства для рыбы, нефти, хлѣба, каковыхъ устройствъ правобережная совершенно не предусматриваетъ, то общая на нее строительная затрата составитъ съ небольшимъ двадцать два милліона. *Тарифы не находятся въ зависимости ни отъ стоимости, ни отъ эксплоатаціонныхъ расходовъ.* Расходы эти на лѣвобережной не могутъ быть большими, чѣмъ на правобережной. *Исчисляемые въ Астрахани расходы эксплоатаціи 700 рублей съ версты явная несообразность.* Тарифы вообще устанавливаются Правительствомъ, соображаясь съ общегосударственнымъ интересомъ, условіями и потребностями производства и потребленія. Исчисленная для правобережной средняя провозная плата три копейки съ пуда, что даетъ единичную ставку съ пуда и версты ниже сотой копейки,— не мыслима, такъ какъ нигдѣ не существуетъ въ виду ея прямой разорительности. Средніе тарифы на сѣти почти въ три раза превышаютъ исчисленные указанномъ размѣрѣ для правобережной линіи. Ададуровъ».

Далѣе *Х. Н. Сергѣевъ*, ссылаясь на проф. Чупрова, заявилъ, что средняя стоимость версты жел. дороги въ Россіи 59 т. р., Грязе-Царицинская же обошлась въ 64 т. р. Такимъ образомъ, если допустить, какъ увѣряетъ г. Малышевъ, что стоимость нашей лѣвобережной дороги обойдется въ 60 т. съ версты, то и тогда она будетъ не такъ

чрезвычайно дорога, какъ утверждаютъ гг. Малышевъ и Хлѣбников при правобережной линіи спеціальные тарифы не могутъ быть доп щены, а будутъ взиматься одинаковые съ Гряз.-Цариц. дорогой. Чѣ же и кѣмъ обмануты Астрахань, Красный-Яръ и Царевъ? Если дор га пройдетъ отъ двухъ послѣднихъ и въ 40 вер., то города эти всякомъ случаѣ безъ нея потеряли бы больше. По моему, запис Ряз.-Ур. об-ва, цитирующаяся въ докладахъ, есть только предварител ная коммерческая записка, представленная до производства подробны изысканій. Разстояніе отъ Астрахани до Москвы столь большое, ч явится возможность примѣнить дифференціальные тарифы. Не понима почему наша лѣвобережная дорога будетъ работать въ убытокъ, ког другія дороги при тѣхъ же условіяхъ даютъ значительную прибы Странно, что при своихъ разсчетахъ о количествѣ грузовъ г. Мал шевъ ни однимъ словомъ не обмолвился о грузахъ, идущихъ изъ це тральной и сѣверной Россіи. Откуда г. Малышевъ взялъ, что за лѣ бережный путь стоятъ только мелкіе лавочники и промышленники? дѣйствительности сторонниковъ этого пути гораздо больше и въ чис ихъ не мало крупнѣйшихъ промышленниковъ, да и многіе изъ стоящи за правобережный въ сущности желаютъ лѣвобережнаго, но они н пуганы будто бы чрезвычайной его дороговизною, большимъ протя ніемъ и техническими трудностями сооруженія. На совѣщаніи у г. г бернатора И. В. Беззубиковъ заявилъ, что въ его интересахъ предпо тительнѣе лѣвобережная дорога, но что его пугаетъ техническая в возможность проведенія этого пути. Далѣе г. Сергѣевъ прочиталъ с рывокъ изъ отчета о засѣданіи губернскаго дворянскаго собранія, которомъ Х. Н. Хлѣбниковъ заявилъ, что «мы всѣ и я за лѣвобережну дорогу, но у Правительства могутъ быть государственныя и стратег ческія соображенія, въ которыя намъ вмѣшиваться не слѣдуетъ». Яры сторонникомъ лѣвобережнаго пути является и крупный рыбопромы ленникъ Ф. П. Неизвѣстновъ. На какихъ же крупныхъ промышл никовъ ссылается г. Малышевъ? Затѣмъ г. Сергѣевъ прочиталъ е слѣдующія полученныя имъ телеграммы:

1) *Отъ Самарскаго губернскаго предводителя дворянства:* «Зе ство приняло направленіе Волги лѣвый берегъ Астрахань-Камышин Городъ не обсуждалъ вопроса. Губернскій предводитель дворянст Чемодуровъ».

2) *Отъ предсѣдателя Саратовской губернской земской управ* «Губернское собраніе открывается лишь седьмого декабря, управа докладѣ высказывается за направленіе по лѣвому берегу, за то направленіе высказалась уже городская дума. Предсѣдатель губер ской земской управы Круберъ».

Г. Малышевъ (продолжалъ г. Сергѣевъ) высчиталъ стоимость годовой эксплоатаціи версты желѣзнодорожнаго пути въ 700 руб., по наведеннымъ же мною точнымъ справкамъ средняя стоимость эксплоатаціи версты равняется 6 тыс. руб.,—разница, кажется, почтенная. Въ виду всѣхъ этихъ соображеній г. Сергѣевъ находилъ цѣлесообразнымъ обратиться къ г. Начальнику губерніи съ просьбою узнать въ министерствѣ точныя оффиціальныя цифры стоимости и протяженія обѣихъ проектируемыхъ дорогъ и тѣмъ успокоить умы Астраханцевъ, столь сильно волнующихся въ виду противорѣчивыхъ данныхъ объ этомъ. Нужно же—заключилъ г. Сергѣевъ—выяснить, наконецъ, истину.

Ѳ. С. Малышевъ. Это было бы лучшее средство. (Г. Малышевъ хотѣлъ еще что-то сказать, но изъ публики послышались голоса: «довольно, довольно» и часть ея стала расходиться).

В. И. Склабинскій, по обыкновенію, произнесъ весьма пространную рѣчь, повторивъ главнымъ образомъ съ нѣкоторыми варіантами то, что имъ говорилось уже при обсужденіи въ залѣ биржи второго доклада г. Малышева. Новымъ, кажется, было лишь то, что г. Склабинскій на сей разъ высказалъ сомнѣніе въ вѣрности цифровыхъ выкладокъ о грузахъ, сдѣланныхъ обоими докладчиками.

Инженеръ г. *Нефедьевъ* тоже повторилъ сказанное имъ въ залѣ биржи—о Волго-Каспійскомъ каналѣ и о возможности образованія на взморьѣ новаго портоваго города.

Публика, по видимому, слѣдила за докладомъ и за ходомъ преній съ напряженнымъ интересомъ. По прочтеніи доклада раздались дружные аплодисменты; рукоплескали и всѣмъ ораторамъ; Х. Н. Сергѣеву же особенно горячо и продолжительно: ему устроили, какъ говорится, овацію.

Г. губернаторъ выслушалъ только докладъ Е. А. Бернарда, а затѣмъ удалился и во время преній не присутствовалъ. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 8 декабря № 2608).

CLXVII.

Мое возраженіе на докладъ г. Бернарда.

(Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ).

Нѣкоторыя лица, присутствовавшія въ послѣднемъ засѣданіи Петровскаго Общества, гдѣ читалъ свой докладъ присяжный повѣренный г. Бернардъ, просили меня напечатать возраженіе, которое я тогда-же сдѣлалъ этому господину.

Возражать г. Бернарду на его рѣчь въ защиту проекта Ряз.-Ур. об-ва ж. дор. въ подробностяхъ тутъ-же, въ засѣданіи, было немыслимо. Представляя собою пеструю массу надерганныхъ изъ разныхъ источниковъ общихъ положеній, безобразно перемѣшанныхъ съ цифрами и данными, этимъ положеніямъ противорѣчащими, докладъ названнаго представителя Ряз.-Урал. об-ва, растянувшійся на два часа времени, требуетъ для подробной антикритики кабинетной надъ нимъ работы. Но и изъ тѣхъ краткихъ записей, которыя я сдѣлалъ мимоходомъ при чтеніи г. Бернардомъ доклада, тогда-же выходило въ результатѣ нѣчто, доказывающее поразительную берцеремонность, съ которою г. адвокатъ околпачивалъ слушавшую его публику!... Примѣняя къ г. Бернарду слова его партнера, г. Сергѣева, сказанныя послѣднимъ о докладѣ г. Малышева, я смѣло утверждаю, что изъ всѣхъ главныхъ фактовъ и выводовъ г. Бернарда о лѣвобережномъ направленіи, за исключеніемъ двухъ или трехъ, все остальное представляетъ сплошную казуистику. Это—сплошь одна шумиха напыщенныхъ фразъ, отчаянная натяжка и урѣзываніе правды.

И если пріемами и доказательствами г. Бернарда можно доказать пользу для государства, края и г. Астрахани лѣвой дороги, то тѣми-же способами, значитъ, можно доказать правоту какого угодно иного утвержденія. Къ несчастію ряз.-уральцевъ, несообразности прочитаннаго доклада не въ состояніи замаскировать ни безчисленное множество ссылокъ, подобранныхъ съ цѣлію придать якобы научную серьезность этой шумихѣ, ни пафосъ, съ которымъ г. адвокатъ Ряз.-Урал. об-ва уличалъ г. Малышева въ «извращеніи правды».

Прошу имѣть въ виду, что я не защитникъ, во что-бы то ни стало, правобережнаго направленія. Я не владѣлецъ рыбнаго частноваго промысла, ищущій сбыта въ Молдавію чехони и тарани; но я не владѣлецъ и нѣсколькихъ домовъ, трепещущій за судьбу харчевенъ и палатокъ, въ этихъ домахъ находящихся. Я просто трудящійся гражданинъ г. Астрахани, желающій ей всякаго преуспѣянія и памятую-

щій, что чѣмъ городъ будетъ богаче, тѣмъ лучше онъ будетъ и тѣмъ лучше будетъ въ немъ жить.

Поэтому стремленіе мое и всѣхъ, *честно и безпристрастно* относящихся къ вопросу о дорогѣ, состоитъ не въ отчаянной защитѣ выгодъ личнаго своекорыстія, а въ отстаиваніи интересовъ *общихъ*, т. е. въ выясненіи того, какое направленіе дороги больше совмѣщаетъ въ себѣ выгодъ: во 1-хъ, *для государства*, во 2-хъ, *для края* и въ 3-хъ, для г. *Астрахани*.

Но чтобы разрѣшить этотъ сложный вопросъ, нужно обращаться съ нимъ осторожно, серьезно и хладнокровно. Не дикими криками и пріемами уличной демагогіи добывается истина, а спокойнымъ и тщательнымъ обсужденіемъ. Послѣднему мѣшаетъ всякая перетасовка личной полемики съ идейной, этимъ даже пользуются иные господа для неблаговидныхъ цѣлей—запутыванія дѣла.

Съ изъявленія сожалѣній по этому поводу я и началъ свое возраженіе г. Бернарду, сказавъ затѣмъ приблизительно слѣдующее:

«Докладъ г. Бернарда очень многословенъ. Общія положенія, высказанныя въ немъ, въ большинствѣ не вяжутся съ приводимыми въ немъ фактическими данными и отличаются той особенностью, что съ совершенно равнымъ успѣхомъ могли-бы быть приведены въ защиту правобережнаго направленія. Впрочемъ, нѣкоторыя изъ общихъ положеній г. Бернарда отличаются и сами по себѣ весьма сомнительными качествами, при чемъ на основаніи того же автора, на котораго онъ и г. Сергѣевъ здѣсь ссылались, можно, пожалуй, доказать, что лѣвая дорога, если ее и выстроятъ, въ недалекомъ будущемъ *окажется совершенно ненужною*.

Въ статьѣ г. Чупрова о жел. дорогѣ, помѣщенной въ «Энцикл. словарѣ» Брокгауза, сказано слѣдующее:

«Такъ какъ сооруженіе двухъ дорогъ тамъ, гдѣ достаточно одной, было-бы непроизводительной тратой труда и капитала, то повсюду, гдѣ сѣть страны строится планомѣрно, уже при самомъ выборѣ направленія дороги предупреждается возможность подобныхъ случаевъ».

Достаточно теперь взглянуть на карту юго-востока Россіи, чтобы видѣть неизбѣжность проведенія дороги отъ Петровска къ Астрахани для продолженія къ Царицыну. Это соединеніе, въ связи съ постройкою дороги черезъ Персію къ Индѣйскому океану (на Персидскій заливъ), какъ совершенно правильно замѣтилъ г. Малышевъ, есть дѣло самаго недалекаго будущаго. Какую-же жалкую роль съиграетъ тогда Астрах.-Камышинская дорога? Что она будетъ дѣлать? что возить? чѣмъ дышать? Не ясно-ли, въ виду сказаннаго г. Чупровымъ, что ей грозитъ неминуемый разворъ? Вообще, слѣдуетъ намъ, рядовымъ людямъ, почаще вспоминать, что сколько-бы мы сами ни мудровали надъ эконо-

ческими вопросами, мы не придумаемъ ничего новѣе, вѣрнѣе и ум-
е того, что установили люди науки. Тотъ-же Чупровъ учитъ насъ,
мы должны ему повѣрить, что желѣзнодорожная политика при вы-
орѣ направленій должна руководствоваться характеромъ и будущимъ
назначеніемъ проектируемой дороги. Дорога, предназн. для транзитныхъ
грузовъ, должна строиться по кратчайшему направленію. Противное-же
допускается лишь для немногихъ дорогъ, собирающихъ грузы въ фа-
брично-заводскихъ районахъ, гдѣ рельсовые пути изгибаются отъ од-
ного пункта скопленія грузовъ до другого, и чѣмъ больше такихъ
пунктовъ дорога соединитъ, тѣмъ лучше будетъ для нея.

Это соображеніе оказывается поважнѣе, чѣмъ всѣ попытки ули-
чить г. Малышева въ томъ, что онъ наклеветалъ на Ряз.-Ур. об-во,
что *онъ* будто-бы вычислилъ произвольно длину дороги въ 510 в.,
тогда какъ, по увѣренію гг. Бернарда и Сергѣева, она равняется лишь
439 верст. Ни г. Хлѣбниковъ, первый назвавшій 510 в., ни г. Ма-
лышевъ, повторившій эту цифру, не лгали и ничего не выдумывали,
а солгали тѣ, кои, опредѣляя длину дороги въ 439 в., приписываютъ
ей *всѣ тѣ достоинства, которыя могла-бы имѣть лишь дорога*
510-ти-верстная. Г. Бернардъ, какъ пользовавшійся всѣми данными
и свѣдѣніями Ряз.-Ур. об-ва, не могъ не знать изъ разсмотрѣнія на-
несенныхъ на планы трехъ проектныхъ направленій Астрах.-Камыш—
линіи, что кратчайшая изъ нихъ, въ 439 в., проектирована по сис—
темѣ *транзитныхъ* дорогъ, а длиннѣйшая—въ 510 в.,—какъ-бы претен—
дуетъ на значеніе *грузособирающей*, отъ которой теперь устами своего
повѣреннаго Ряз.-Ур. об-во открещивается.

Чтобы наглядно уяснить слушателямъ разницу въ направленіяхъ
дороги по этимъ тремъ проектамъ Ряз.-Ур. об-ва, я хотѣлъ показать—
ихъ на картѣ, но оказалось, что Бернардъ карты на защищаемую им—
дорогу не представилъ. Карту мнѣ далъ уже г. Малышевъ, съ про—
екціей лишь одного кратчайшаго направленія; по этой картѣ я об—
яснилъ слѣдующее:

«Ряз.-Ур. об-во *длиннѣйшее* направленіе, въ 510 в., ведетъ
такъ: отъ Астрахани на Красный-Яръ, оттуда по селамъ Нижне-Ах-
тубинской долины (будущій Харабалинскій у.) съ уклономъ на Бас-
кунчакъ, отсюда на Элтонъ и далѣе на сл. Николаевскую. При этомъ
направленіи можно сколько-нибудь говорить объ обслуживаніи доро-
гой главнѣйшихъ населенныхъ и промышленныхъ пунктовъ Заволж-
ской степи, включая Красный-Яръ, Нижне-Ахтубинскія села, Баску-
чакское и Элтонское озера.

Среднее направленіе, въ 460 в., уже оставляетъ Красный-Яр
вовсе въ сторонѣ, захватываетъ лишь какую-то татарскую деревуш
Сентовку, и прямо идетъ на Баскунчакъ, а отсюда черезъ Элтонъ

Николаевскую. Въ этомъ направленіи еще капля смысла есть, потому что дорога захватываетъ Баскунчакъ.

Но указываемое г. Бернардомъ *третье* кратчайшее направленіе, *съ точки зрѣнія выгодъ* проходимаго ею *края*, о коихъ такъ усердствуетъ докладчикъ, есть *верхъ нелѣпости.* Эта дорога въ 439 вер., на которую ссылается г. Бернардъ, при всѣхъ своихъ разсчетахъ провозной платы и стоимости—является экономической безсмыслицей! Она не только минуетъ всѣ крупныя поселенія, но и самую степь рѣжетъ мимо Баскунчака».

Тутъ г. Бернардъ меня прерываетъ, утверждая, что 439-ти-верстная дорога проектирована черезъ самый Баскунчакъ; я немедленно уличаю г. адвоката Р.-У. об-ва въ сокрытіи этого факта (ибо допустить незнаніе онаго докладчикомъ,—я не вправѣ) и продолжаю:

«При этомъ направленіи, чтобы соединить Баскунчакъ и Красный-Яръ съ магистралью, надо провести боковые пути, о стоимостяхъ которыхъ г. Бернардъ *ни словомъ не заикнулся,* и мы совсѣмъ не знаемъ, введены-ли эти стоимости въ цифровыя выкладки докладчика?

Итакъ, очевидно, что г. Малышевъ не вымумывалъ цифры 510, какъ не выдумалъ г. Бернардъ цифру 439, а обѣ онѣ взяты изъ документовъ Ряз.-Ур. об-ва, при чемъ первая—изъ докладной записки правленія этого об-ва г. Министру Финансовъ. Значитъ, въ этомъ случаѣ если и солгалъ кто, то не г. Малышевъ.

Вообще правобережниковъ всемѣрно стараются уличить здѣсь въ неправдѣ. Посмотримъ же, какъ обращаются съ фактами сами праведники—уличающіе. Г. Бернардъ, напримѣръ, оговорился, что всѣ его свѣдѣнія и соображенія безусловно точны и за нихъ онъ ручается. И вотъ онъ высчиталъ намъ, что перевозка рыбы по Астрах.-Камыш. дорогѣ сулитъ экономію рыбному промыслу въ 120 т. руб. По соображеніямъ Ряз.-Ур. об-ва, представленнымъ Министру, вѣроятное количество рыбн. грузовъ опредѣлено для дороги: на зимнее время 2 мил. пуд. (по 50 коп. съ пуда—1 мил. руб.), въ осеннее—1.500,000 пуд. (на 180,000 руб.) и весною—1,500,000 пуд. (на 150,000 р.),—всего 5 мил. пуд. съ фрахтомъ въ 1.285 т. руб. Но что же продѣлываетъ г. Бернардъ? Въ своихъ вычисленіяхъ онъ провозитъ по Ряз.-Ур. дорогѣ *всѣ* Астрах. рыбные грузы! Онъ словно «забылъ» о 7 мѣсяцахъ навигаціи и о существованіи на Волгѣ баржъ и пароходовъ!...»

Если такія вычисленія—не наивность, то придумайте сами, какъ такой пріемъ называется.

«Еще примѣръ. Г. Бернардъ утверждаетъ, что оппоненты клевещутъ на Ряз.-Ур. об-во, говоря, что оно добивается для Астрах.-Кам. линіи усиленныхъ тарифовъ, и что она будетъ возить товары на ос-

нованіяхъ дифференціальныхъ тарифовъ. Но кто-же и кого-же тутъ обманываютъ? Что подумать объ этихъ утвержденіяхъ, при наличности слѣдующихъ фактовъ: вся сумма будущей выручки отъ дороги правленіемъ въ запискѣ Министру вычислена въ 2 м. 350 т. р.; главнымъ грузомъ правленіе считаетъ рыбу, которая, какъ я сказалъ, изъ 2 м. 350 т. должна, по мнѣнію об-ва, дать 1 мил. 285 т. р. Какъ-же относится Ряз.-Ур. об-во къ этому товару? Облегчаетъ его провозъ? Напротивъ, оно отъ Министра требовало, чтобы ему дозволено было въ періодъ съ 15 октября по 15 марта съ рыбы исчислять тарифъ вообще по *высшему* предѣльному классу, а за остальное время— *по высшимъ предѣльнымъ для нея* классамъ, *но во всѣхъ случаяхъ— особо за часть* Заволжской Астрах. жел. дороги; по всѣмъ-же прочимъ имѣетъ она право (а не обязанность!) примѣнять дифференц. тарифы. Такимъ образомъ, очевидно, что «ряз.-уральцы» именно домогались исключительно — высокихъ тарифовъ, а не дифференціальныхъ, какъ повѣствуетъ намъ г. Бернардъ, и опять-таки во всякомъ разѣ не г. Малышевъ въ данномъ случаѣ говоритъ неправду...

Таковы данныя, взятыя изъ документовъ самого-же правленія Ряз.-Ур. об-ва, явно доказывающія нелѣпость обвиненій по адресу правобережниковъ въ нарочитомъ искаженіи главнѣйшихъ фактовъ о лѣвобережной дорогѣ».

Далѣе я перешелъ къ оцѣнкѣ выгодности лѣвой дороги для торговли.

«Съ точки зрѣнія торговли весь смыслъ направленія Астрах. дороги на Камышинъ можетъ заключаться лишь въ томъ, что дорога эта приблизитъ насъ къ потребительскимъ центрамъ сѣверной половины Россіи. Самъ докладчикъ не смѣетъ спорить, что грузы, идущіе изъ Астрахани въ южные районы, выгоднѣе направлять на Царицынъ. Посмотримъ-же, какова будущая судьба главныхъ грузовъ, коими будетъ кормиться проектируемая дорога. Эти грузы — прежде всего *рыбные*. По свѣдѣніямъ г. Бернарда, черезъ Царицынъ теперь идетъ 6 мил. пуд. въ южные районы и $3^1/_2$ мил. въ районы вліянія Ряз.-Ур. дорогъ, да $7^1/_2$ мил. вверхъ по Волгѣ. Но какія-же есть надежды и шансы на сохраненіе хотя-бы въ ближайшемъ будущемъ этой-же развертки рыбныхъ грузовъ? Примемъ за точныя—свѣдѣнія самого г. Бернарда, утверждающаго, что будто-бы «вся» красная рыба вывозится въ сѣвер. половину Россіи: допустимъ, что нравъ и господинъ, въ биржевомъ собраніи опредѣлявшій количество мороженой, вывозимой на Москву, рыбы въ 1 мил. пудовъ; пусть еще идетъ туда-же нѣсколько милліоновъ пудовъ сельди, воблы и др. товаровъ;—пусть идутъ по желѣзной дорогѣ въ сѣверную полосу не $3^1/_2$ мил., какъ говоритъ г. Бернардъ, а цѣлыхъ 6 мил. пудовъ рыбы;—посмотримъ-же, что ожидаетъ Астрах. рыбу въ будущемъ.

«Въ сѣверную полосу идутъ наиболѣе цѣнные рыбные товары, малоцѣнные-же и мелочь, отчасти сельди обѣихъ промысловыхъ породъ и вобла, направляются на югъ и ю.-западъ. Это надо запомнить для дальнѣйшихъ соображеній.

«Въ концѣ 50-хъ годовъ Данилевскій опредѣлилъ производительность Волго-Касп. промысловъ такъ: красной рыбы 2 мил. пуд., судака и щуки 2.500 т. п.; а всѣхъ вообще частиковыхъ рыбъ—8 мил. пуд. (слѣд., красная рыба составляла $^1/_5$ всѣхъ рыбн. грузовъ). *Лѣтъ черезъ 14*, въ 1874 г. г. Шульцъ опредѣляетъ уловы такъ: красной рыбы 995 т. пуд. и частиковой около 8 мил. пуд. (красная $=^1/_9$ всей рыбы) т.-е. замѣтно уменьшеніе общей добычи, и уменьшеніе это падаетъ на красную рыбу. Въ *1895 г.* д-ръ Гриммъ даетъ уже слѣд. цифры: красной рыбы—612 тыс. пуд., а частиковыхъ 22 мил. 830 т. пуд. (т.-е. красная $=^1/_{39}$ всей рыбы). Очевидно, Астрах. рыбный промыселъ неудержимо стремится къ увеличенію лова и расширенію сбыта рыбъ *дешевыхъ*, а красноловье послѣдовательно и неуклонно сходитъ на пониженіе. А такъ какъ въ сѣверную половину Россіи идутъ изъ рыбъ только болѣе цѣнныя, то очевидно, что въ общемъ для рыбныхъ Астрах. товаровъ нужна та дорога, которая больше будетъ работать для дешевой рыбы, дешевле и скорѣе повезетъ ее на югъ. Лѣвая-же дорога, очевидно, такою *не можетъ быть*. Но и то количество Астрах. рыбныхъ грузовъ, которое сейчасъ идетъ въ благопріятномъ для Ряз.-Ур. об-ва направленіи, обречено на неизбѣжное сокращеніе. Сибирская дорога неимовѣрно оживила рыболовство въ великихъ рѣкахъ Сибири;—уже сейчасъ тамъ все рыбное дѣло лихорадочно организуется въ самомъ раціональномъ направленіи; Астраханцы чуть-ли не 400 лѣтъ занимаются рыболовствомъ, а не имѣютъ того, что уже имѣетъ Сибирь: тамъ дѣйствуетъ рыболовная школа, да учреждаются еще три. Сибирская рыба уже двинулась въ Россію, и Сибирская стерлядь дала себя почувствовать Волжской. Тѣснимой со стороны Сибири, Астрах. рыбѣ столько-же грозитъ и Сѣверъ. При постройкѣ Архангельской жел. дороги имѣлось въ виду, что она должна доставить въ центръ Россіи не менѣе $6^1/_2$ мил. пудовъ рыбы ежегодно. Принявъ во вниманіе, что рыбы сѣверныхъ районовъ вообще лучше, не трудно предвидѣть судьбу торговли Астрах. рыбой въ сѣверной половинѣ Россіи: въ самомъ скоромъ времени эту рыбу оттуда вытѣснятъ, она будетъ искать себѣ хода на югъ, а тогда какую пользу нашей рыботорговлѣ окажетъ Ряз.-Ур. дорога? Рыботорговля окажется отъ нея въ крѣпостной зависимости, или-же сбѣжитъ отъ нея (какъ крѣпостные бѣгали отъ слишкомъ требовательныхъ господъ...).

«Слѣдующій по значенію грузъ—*соль*. Но здѣсь дѣло обстоитъ еще хуже. По проекту Ряз.-Ур. дороги, въ Астрахань съ Баскунчака

нованіяхъ дифференціальныхъ тарифовъ. Но кто-же и кого-же тутъ обманываютъ? Что подумать объ этихъ утвержденіяхъ, при наличности слѣдующихъ фактовъ: вся сумма будущей выручки отъ дороги правленіемъ въ запискѣ Министру вычислена въ 2 м. 350 т. р.; главнымъ грузомъ правленіе считаетъ рыбу, которая, какъ я сказалъ, изъ 2 м. 350 т. должна, по мнѣнію об-ва, дать 1 мил. 285 т. р. Какъ-же относится Ряз.-Ур. об-во къ этому товару? Облегчаетъ его провозъ? Напротивъ, оно отъ Министра требовало, чтобы ему дозволено было въ періодъ съ 15 октября по 15 марта съ рыбы исчислять тарифъ вообще по *высшему* предѣльному классу, а за остальное время— *по высшимъ предѣльнымъ для нея* классамъ, *но во всѣхъ случаяхъ— особо за часть* Заволжской Астрах. жел. дороги; по всѣмъ-же прочимъ имѣетъ она право (а не обязанность!) примѣнять дифференц. тарифы. Такимъ образомъ, очевидно, что «ряз.-уральцы» именно домогались исключительно — высокихъ тарифовъ, а не дифференціальныхъ, какъ повѣствуетъ намъ г. Бернардъ, и опять-таки во всякомъ разѣ не г. Малышевъ въ данномъ случаѣ говоритъ неправду...

Таковы данныя, взятыя изъ документовъ самого-же правленія Ряз.-Ур. об-ва, явно доказывающія нелѣпость обвиненій по адресу правобережниковъ въ нарочитомъ искаженіи главнѣйшихъ фактовъ о лѣвобережной дорогѣ».

Далѣе я перешелъ къ оцѣнкѣ выгодности лѣвой дороги для торговли.

«Съ точки зрѣнія торговли весь смыслъ направленія Астрах. дороги на Камышинъ можетъ заключаться лишь въ томъ, что дорога эта приблизитъ насъ къ потребительскимъ центрамъ сѣверной половины Россіи. Самъ докладчикъ не смѣетъ спорить, что грузы, идущіе изъ Астрахани въ южные районы, выгоднѣе направлять на Царицынъ. Посмотримъ-же, какова будущая судьба главныхъ грузовъ, коими будетъ кормиться проектируемая дорога. Эти грузы — прежде всего *рыбные*. По свѣдѣніямъ г. Бернарда, черезъ Царицынъ теперь идетъ 6 мил. пуд. въ южные районы и $3^1/_2$ мил. въ районы вліянія Ряз.-Ур. дорогъ, да $7^1/_2$ мил. вверхъ по Волгѣ. Но какія-же есть надежды и шансы на сохраненіе хотя-бы въ ближайшемъ будущемъ этой-же развертки рыбныхъ грузовъ? Примемъ за точныя—свѣдѣнія самого г. Бернарда, утверждающаго, что будто-бы «вся» красная рыба вывозится въ сѣвер. половину Россіи: допустимъ, что нравъ и господинъ, въ биржевомъ собраніи опредѣлявшій количество мороженой, вывозимой на Москву, рыбы въ 1 мил. пудовъ; пусть еще идетъ туда-же нѣсколько милліоновъ пудовъ сельди, воблы и др. товаровъ;—пусть идутъ по желѣзной дорогѣ въ сѣверную полосу не $3^1/_2$ мил., какъ говоритъ г. Бернардъ, а цѣлыхъ 6 мил. пудовъ рыбы;—посмотримъ-же, что ожидаетъ Астрах. рыбу въ будущемъ.

«Въ сѣверную полосу идутъ наиболѣе цѣнные рыбные товары, малоцѣнные-же и мелочь, отчасти сельди обѣихъ промысловыхъ породъ и вобла, направляются на югъ и ю.-западъ. Это надо запомнить для дальнѣйшихъ соображеній.

«Въ концѣ 50-хъ годовъ Данилевскій опредѣлилъ производительность Волго-Касп. промысловъ такъ: красной рыбы 2 мил. пуд., судака и щуки 2.500 т. п.; а всѣхъ вообще частиковыхъ рыбъ—8 мил. пуд. (слѣд., красная рыба составляла $^1/_5$ всѣхъ рыбн. грузовъ). *Лѣтъ черезъ 14*, въ 1874 г. г. Шульцъ опредѣляетъ уловы такъ: красной рыбы 995 т. пуд. и частиковой около 8 мил. пуд. (красная $=^1/_9$ всей рыбы) т.-е. замѣтно уменьшеніе общей добычи, и уменьшеніе это падаетъ на красную рыбу. Въ *1895 г.* д-ръ Гриммъ даетъ уже слѣд. цифры: красной рыбы—612 тыс. пуд., а частиковыхъ 22 мил. 830 т. пуд. (т.-е. красная $=^1/_{39}$ всей рыбы). Очевидно, Астрах. рыбный промыселъ неудержимо стремится къ увеличенію лова и расширенію сбыта рыбъ *дешевыхъ*, а красноловье послѣдовательно и неуклонно сходитъ на пониженіе. А такъ какъ въ сѣверную половину Россіи идутъ изъ рыбъ только болѣе цѣнныя, то очевидно, что въ общемъ для рыбныхъ Астрах. товаровъ нужна та дорога, которая больше будетъ работать для дешевой рыбы, дешевле и скорѣе повезетъ ее на югъ. Лѣвая-же дорога, очевидно, такою *не можетъ быть*. Но и то количество Астрах. рыбныхъ грузовъ, которое сейчасъ идетъ въ благопріятномъ для Ряз.-Ур. об-ва направленіи, обречено на неизбѣжное сокращеніе. Сибирская дорога неимовѣрно оживила рыболовство въ великихъ рѣкахъ Сибири;—уже сейчасъ тамъ все рыбное дѣло лихорадочно организуется въ самомъ раціональномъ направленіи; Астраханцы чуть-ли не 400 лѣтъ занимаются рыболовствомъ, а не имѣютъ того, что уже имѣетъ Сибирь: тамъ дѣйствуетъ рыболовная школа, да учреждаются еще три. Сибирская рыба уже двинулась въ Россію, и Сибирская стерлядь дала себя почувствовать Волжской. Тѣснимой со стороны Сибири, Астрах. рыбѣ столько-же грозитъ и Сѣверъ. При постройкѣ Архангельской жел. дороги имѣлось въ виду, что она должна доставить въ центръ Россіи не менѣе $6^1/_2$ мил. пудовъ рыбы ежегодно. Принявъ во вниманіе, что рыбы сѣверныхъ районовъ вообще лучше, не трудно предвидѣть судьбу торговли Астрах. рыбой въ сѣверной половинѣ Россіи: въ самомъ скоромъ времени эту рыбу оттуда вытѣснятъ, она будетъ искать себѣ хода на югъ, а тогда какую пользу нашей рыботорговлѣ окажетъ Ряз.-Ур. дорога? Рыботорговля окажется отъ нея въ крѣпостной зависимости, или-же сбѣжитъ отъ нея (какъ крѣпостные бѣгали отъ слишкомъ требовательныхъ господъ...).

«Слѣдующій по значенію грузъ—*соль*. Но здѣсь дѣло обстоитъ еще хуже. По проекту Ряз.-Ур. дороги, въ Астрахань съ Баскунчака

этой дорогой повезется вся соль, идущая для здѣшняго рыбн. промысла. Но, вѣдь, это-же безсмыслица. Зачѣмъ соли идти по Ряз.-Урал. дорогѣ, когда ее гораздо дешевле свезутъ водою? Противное можетъ быть лишь въ томъ случаѣ, если закроютъ Баскунчакскую жел. дорогу и сложатъ ее въ архивъ. Но упразднить жел. дорогу, даже Баскунчакскую, не легко; это значитъ—бросить въ мусорную кучу не только линію, но и оборудованную спеціальную пристань. Далѣе г. Бернардъ толкуетъ о развитіи Элтонскаго промысла. Какія-же, однако, имѣются надежды на это? Элтонъ отстоитъ отъ Волги втрое дальше Баскунчака, соль Элтонская много хуже Баскунчакской, выработка труднѣе (топкіе берега, обиліе рапы и пр.). Теперь, при крайне удешевленной разработкѣ горнокаменной соли, изъ южныхъ солей новый успѣхъ можетъ слѣдовать только за солью шахтовой. Если-бы даже удалось какъ-нибудь двинуть на рынокъ Элтонскую соль, то не иначе какъ въ прямой ущербъ Баскунчаку, а такіе эксперименты, полагаю, не позволительны; достаточно и того, что искусственно создали Баскунчакъ, убивъ Элтонъ. А теперь будемъ убивать Баскунчакъ ради выгодъ Ряз.-Ур. об-ва? Чтобы оцѣнить положеніе нашихъ солей взглянемъ на цифры солеоборота въ Имперіи. По даннымъ «Прав. Вѣст.», за 1892 г. было добыто соли: Астраханской 16,900 тыс. пуд., Пермской 17,800 тыс., Таврической, Херсонской и Бессарабской 23,400 тыс., Екатеринославской (Бахмутки) и Харьковской—16,200 тыс., на Кавказѣ болѣе $1^1/_2$ мил., въ Закасп. Обл. 500 тыс., въ Оренбургской губ. $1^1/_2$ мил. и т. д. Г. Бернардъ надѣется на замѣну нашими солями пермянки и увѣряетъ, что производство ея страшно дорого обходится и невыгодно для государства, истребляя множество лѣсовъ. Однако, при дороговизнѣ (якобы) производства пермянка вытѣсняетъ нашу соль съ сѣверн. бассейна Волги, ибо провозъ пермянки до Нижняго обходится вдвое дешевле Баскунчакской (Гаркема). Что касается истребленія лѣсовъ на Уралѣ, то Правительство, поддерживая Пермскій солеварный промыселъ, имѣетъ въ виду, что лучше палить лѣса, находящіеся въ мѣстностяхъ, гдѣ населеніе живетъ солеварнымъ промысломъ и гдѣ другого назначенія лѣсамъ дать нельзя, чѣмъ, убивъ народный промыселъ, пустить народъ по міру. Наконецъ, на Астрах. бузунѣ далеко не уѣдешь, когда неисчерпаемый Илекъ только ждетъ — благопріятной минуты, чтобы превратиться въ грандіозный промыселъ.—

«Остается одна надежда для 439-ти-верстной дороги—это *сельскохозяйств. грузы.* Но здѣсь сама природа степи ставитъ крестъ надъ осуществленіемъ всѣхъ надеждъ. Чтобы дать дорогѣ эти грузы, нужно усилить эксплоатацію земель. Но ради интересовъ края не только не слѣдуетъ усиленно распахивать наши степи южной половины губерніи, а напротивъ—нужно бояться этого, какъ вѣрнѣйшаго фактора земель—

наго раззоренія. Доказано опытомъ и научнымъ наблюденіемъ, что обработка плугомъ почвы этихъ земель неизбѣжно и быстро ведетъ къ опесчаненію ихъ. Опесчаненіе нашихъ земель идетъ съ грозной энергіей даже въ мѣстностяхъ относительно сѣверныхъ и удаленныхъ отъ центра степи. Песками засыпаны, напримѣръ, прежнія бахчи около слоб. Николаевской, Быковыхъ хуторовъ и въ другихъ мѣстахъ близъ Волги. Надо стараться отравянить наши степи, а не снимать съ нихъ верхній слой, подъ которымъ лежитъ зыбучій песокъ. Наши ученые почвовѣды (Докучаевъ, Васильевъ) уже отмѣтили обсыханіе восточныхъ земель и грядущую великую бѣду отъ опесчаненія степей. А какъ оно идетъ въ нашей губерніи,—можно видѣть изъ свѣдѣній, напечатанныхъ въ изданіяхъ мѣстнаго статистич. комитета».

Итакъ, при всемъ многословіи доклада г. Бернарда, при всемъ усердіи его и г. Сергѣева уличить правобережниковъ въ неточности и недостаточности доводовъ въ защиту правой дороги, сами защитники лѣвой все еще ничего существеннаго не предъявили общественному мнѣнію. Вопросъ все еще остается такимъ, какимъ былъ, и преждевременно трубить побѣду «ряз.-уральцевъ» и объявлять чуть не предателями тѣхъ, кто далеко не убѣдился словоизверженіями г. Бернарда (и К°—хочется мнѣ сказать). Въ отвѣтъ-же на злобныя выходки оппонентовъ г. Малышева, я, заключая свои разъясненія, привелъ двѣ цитаты изъ І. Бентама, знаменитаго философа и экономиста: «Составляя списокъ неудачныхъ проектовъ,—говоритъ Бентамъ,—надо избѣгать того злобнаго тона, который какъ бы торжествуетъ по поводу неудачи генія и старается выставить полезный проектъ въ презрѣнномъ и смѣшномъ видѣ, чего заслуживаетъ только обманъ». Тотъ-же мыслитель далѣе сказалъ: «Надо *разоблачать* прожектеровъ, которые обманываютъ другихъ; надо *просвѣщать* прожектеровъ, которые обманываютъ самихъ себя; но интересы знанія и справедливости требуютъ, чтобы мы *отличали* первыхъ отъ послѣднихъ» (т.-е. умышленныхъ обманщиковъ отъ заблуждающихся). «Обращаясь къ тому, что здѣсь мы слышали, и что здѣсь произошло—дополнилъ я отъ себя цитату,—могу по чистой совѣсти сказать, что до настоящаго дня никто не давалъ повода отдѣлять первыхъ отъ послѣднихъ, а теперь, справедливости ради, надо это сдѣлать непремѣнно». («Астрах. Листокъ» 1897 г. 8 декабря № 297).

В. Склабинскій.

CLXVIII.

Письма въ редакціи мѣстныхъ газетъ.

(Письма: а) В. Н. Виноградскаго и Е. А. Бернарда, по поводу доклада посл няго, б) Ѳ. С. Малышева въ отвѣтъ на одно изъ возраженій Х. Н. Серг въ собраніи 5 дек. Петр. Об-ва, и в) г. Мельникова въ отвѣтъ на с денія о Торгово-промышленномъ банкѣ, высказанныя г. Малышевымъ томъ же собраніи 5 декабря 1897 г.).

М. г., г. редакторъ!

Въ издаваемой вами газетѣ «Астраханскій Вѣстникъ» печата докладъ, прочитанный 5 декабря с. г. въ засѣданіи общаго собр членовъ Петровскаго Общества, но не обозначено, что этотъ док читался дѣйствительнымъ членомъ Саратовской архивной комиссі въ настоящее время дѣйствительнымъ членомъ Петровскаго Обще Евгеніемъ Александровичемъ Бернардъ. Имѣю честь просить ис вить этотъ пропускъ. («Астр. Вѣстникъ» 1897 г. 9 декабря № 26

Предсѣдатель Общества *Виноградскій.*

На основаніи 139 ст. уст. о цензурѣ и печ., изд. 1886 г покорнѣйше прошу редакцію «Астраханскаго Листка» напечатать с дующее:

Господинъ Склабинскій въ статьѣ своей, помѣщенной въ № 297 «Астраханскаго Листка» подъ заглавіемъ «Мое возраженіе г-ну Б нарду» неправильно назвалъ меня представителемъ и адвокатомъ щества Рязанско-Уральской желѣзной дороги. Я заявляю, что никак порученія отъ правленія общества выступать въ защиту лѣвобер наго направленія Астраханской желѣзной дороги и вообще комме ческихъ интересовъ общества я не имѣю и никогда не имѣлъ. Отв мой господину Малышеву доложенъ мною въ Петровскомъ Обще какъ частнымъ лицомъ, живущимъ въ г. Астрахани, въ качествѣ ковано мною было подано заявленіе господину предсѣдателю правл Петровскаго Общества по изслѣдованію Астраханскаго края.

Е. Бернардъ.

Еще болѣе сожалѣю, что, не имѣя порученія защищать ком ческіе интересы Ряз.-Уральск. об-ва, г. Бернардъ и безъ спеціаль порученія защищалъ проектъ этого об-ва такимъ quasi-научнымъ с собомъ, какой приличествовалъ только мелкому адвокату.

В. Склабинскій.

Относительно депеши Рязанско-Уральской д., предъявленной г. Сергѣевымъ (5 декабря, въ собраніи Петровскаго Общества), нельзя не замѣтить, что она беретъ во вниманіе слишкомъ отсталое и нераціональное желѣзнодорожное хозяйство. Даже на австрійскихъ дорогахъ, не отличающихся особенною дешевизною, еще въ 1885 г. были фрахты, доходившіе около $^1/_{300}$ коп. съ пуда и версты. (А. Скворцова. Вліяніе паров. тр. 293 стр.). Если взять минимально здѣсь $^1/_{100}$ коп. и принимая во вниманіе, что 1 верста Полѣсскихъ ж. д. обошлась въ 27,500 руб., а Псково-Рижской 23,400 р., то при экономной эксплоатаціи доходы покроютъ расходы, хотя и безъ прибыли. При 2.000,000 пудовъ груза выручка составитъ по 2000 руб. на версту и 2000 р. расходъ.

Расходъ на версту 2000 р. Считая версту 23,000 р., $^0/_0$—4,50$^0/_0$, погашеніе капитала 0,42 или на 23,000 р. 4,92$^0/_0$ *1131 р. 60 к.* На остальные расходы получится 868 р. 40 к.

Въ статистикѣ Росс. имп. XXV, изд. Цен. стат. ком. 1892 г., расходы по правит. Финляндскимъ жел. дорогамъ составляли не только по товарному, но и пассажирскому движенію, на 1 кил., почти равный нашей верстѣ: въ 1887 г. по всей сѣти 3498 мар.=874 мет. руб., въ 1888 г. по всей сѣти 3862 мар.=965 мет. руб., въ 1888 г. по линіи Ганго-Гивинге 2633 мар.=658 мет. руб., по линіи Тамерфорсъ-Васа 1926 мар.=481 мет. руб., по линіи Эстермира-Улеоборгъ 1463 мар.=366 мет. руб.

Не слѣдуетъ-ли изъ этого, что 700 руб. на версту только по товарному движенію съ экономной точки зрѣнія вовсе не явная несообразность. Перевезено грузовъ на Финл. ж. д. въ 1887 г. 631,000 тоннъ, 1888 г.—751,000 тоннъ (тонна равняется около 62 пуд.).

Съ совершеннымъ почтеніемъ и пр.

8 декабря. *Θ. Малышевъ.*

М. г., г. редакторъ!

Въ цѣляхъ возстановленія истины, не найдете ли возможнымъ помѣстить въ вашей уважаемой газетѣ нижеслѣдующую замѣтку:

Въ послѣднемъ засѣданіи Петровскаго Общества, посвященномъ обсужденію вопроса о направленіи Астрах. жел. дороги, г. Малышевъ, возражая на докладъ г. Бернарда, позволилъ себѣ высказать, между прочимъ, массу несправедливостей по отношенію оперирующаго у насъ торгово-промышленнаго коммерческаго банка, очевидно, разсчитывая, что среди слушателей не найдется людей, понимающихъ банковое дѣло.

Хотя я былъ на этомъ собраніи, но считалъ неумѣстнымъ подымать вопросъ о банкахъ тамъ, гдѣ дебатировался вопросъ о жел.

дорогѣ, а потому и не возразилъ тотчасъ-же г. Малышеву. Дѣлаю это теперь. Ему, какъ состоящему здѣсь представителемъ такого солиднаго учрежденія, какъ Волжско-Камскій банкъ, не подобаетъ, чтобы не сказать больше, прибѣгать къ разнымъ выдумкамъ для того, чтобы набросить тѣнь на другое, совершенно тождественное съ названнымъ банкомъ, учрежденіе, тѣмъ болѣе, что ни въ одномъ докладѣ о жел. дорогѣ не былъ задѣтъ Волжско-Камскій банкъ.

Г. Малышевъ объявилъ, напр., собранію, что Торгово-промышленный банкъ принадлежитъ Ряз.-Уральской жел. дорогѣ! Откуда г. Малышевъ могъ позаимствовать такія несообразности и чѣмъ онъ руководствовался, обращая самостоятельное акціонерное об-во, устроившее Торгово-промышленный банкъ, въ полное и единоличное владѣніе Ряз.-Уральской жел. дороги? Всякій коммерческій человѣкъ знаетъ, что въ предпріятіи, акціи котораго свободно котируются на биржѣ, не можетъ быть единоличнаго владѣнія; этого обстоятельства г. Малышевъ, какъ банковскій дѣятель, не могъ не знать, а потому еще болѣе страннымъ кажется его заявленіе относительно Торгово-промышленнаго коммерческаго банка.

Далѣе. Г. Малышевъ высказалъ, что какъ Ряз.-Уральск. жел. дорога, такъ и Восточное об-во, не обходится безъ посредства и услугъ Волжско-Камскаго банка, причемъ послѣднее крупные переводы сюда часто дѣлаетъ чрезъ Волжско-Камскій банкъ. По этому поводу могу сказать, что это служитъ прямымъ доказательствомъ того, что Торгово-промышленный банкъ не находится въ полномъ пользованіи Ряз.-Уральской жел. дороги; переводы же, получаемые Восточнымъ об-вомъ чрезъ Волжско-Камскій банкъ, не указываютъ еще на то, что Восточное об-во нуждается именно въ Волжско-Камскомъ банкѣ и что послѣдній оказываетъ этимъ услугу Восточному об-ву; по моему мнѣнію, изъ этого только видно, что Восточное об-во дѣлаетъ одолженіе Волжско-Камскому банку, такъ какъ каждый коммерсантъ знаетъ, что такое переводная операція, т. е. въ данномъ случаѣ Восточное об-во въ Петербургѣ, положимъ, вноситъ Волж. Камскому банку извѣстную сумму, и эти деньги выплачиваются здѣсь его отдѣленіемъ—мѣстному агентству Восточн. об-ва, причемъ, конечно, Волж.-Камскій банкъ получаетъ извѣстную комиссію за переводъ, не говоря уже о томъ, что онъ пользуется безплатно нѣкоторое время деньгами Восточн. об-ва. Спрашивается: въ чемъ же тутъ услуга? Смѣю также думать, что каждый клиентъ частнаго банка, производящій въ немъ тѣ или другія операціи, имѣетъ право разсчитывать на то, что всѣ его сношенія съ банкомъ будутъ сохранены въ тайнѣ, но оказывается, что г. Малышевъ и это правило не считаетъ для себя обязательнымъ, ибо въ данномъ случаѣ Вост. об-во и Ряз.-Урал. ж. дорога являются по отношенію къ Волж.-Кам. банку простыми его клиентами. Заявлять объ этомъ въ Петров-

скомъ Об-вѣ было весьма неосторожно; послѣ этого, вѣдь, можно ожидать, что г. Малышевъ въ недалекомъ будущемъ опубликуетъ въ газетахъ фамиліи тѣхъ лицъ, которыя кредитуются въ Волжско-Камскомъ банкѣ!

Затѣмъ, г. Малышевъ, желая, повидимому, подорвать довѣріе къ Торгово-промышленному банку, какъ къ конкуренту, произнесъ слѣдующую знаменательную фразу: «Конкуренціи Торгово-промышленнаго банка мы совершенно не чувствуемъ, такъ какъ онъ дѣлаетъ только дѣла, которыя мы не находимъ возможнымъ взять на себя».—Строго говоря, на эту столь явную клевету и отвѣчать бы не слѣдовало, но я пишу эту замѣтку для тѣхъ, кто не знакомъ съ уставами коммерческихъ банковъ и можетъ быть введенъ въ заблужденіе, а потому и считаю долгомъ сказать г. Малышеву, что такими вещами не шутятъ. Торгово-пром. банкъ, какъ и Волж.-Кам. банкъ, принадлежитъ къ разряду коммерческихъ банковъ, а слѣдовательно и дѣятельность у нихъ совершенно одинаковая. Спрашивается: какія же такія дѣла совершаетъ Торг.-пром. банкъ, не подходящія для Волжск.-Камскаго банка? Насколько мнѣ извѣстно, а также и всему мѣстному купечеству, Торгово-промышл. банкъ производитъ здѣсь операціи, совершенно сходныя съ Волж.-Кам. банкомъ, какъ, напр., принимаетъ вклады на текущіе счета, производитъ учетъ векселей, выдачи ссудъ подъ % бумаги и всѣ прочія операціи, предоставленныя уставами коммерческимъ банкамъ. Едва-ли кто-нибудь слышалъ отъ г. Малышева, что вышеперечисленныя мною операціи для Волж.-Кам. банка не подходятъ и что для производства ихъ слѣдуетъ обратиться въ Торг.-пром. банкъ. Если г. Малышевъ такъ уже безпристрастно и безкорыстно, по его словамъ, заботится объ интересахъ торговаго класса г. Астрахани, то ему слѣдовало-бы подкрѣпить свои слова фактами, т. е. перечислить всѣ неподходящія для банка дѣла, совершаемыя Торг.-пром. банкомъ, ибо, занимаясь подобными дѣлами, Торгово-промышленный банкъ, очевидно, не соблюдаетъ параграфовъ своего устава, утвержденнаго г. Министромъ Финансовъ, и тѣмъ наноситъ зло своимъ кліентамъ, среди которыхъ находятся, какъ мнѣ извѣстно, почти всѣ крупныя торговыя фирмы г. Астрахани.

По поводу конкуренціи могу сказать слѣдующее: Волжско-Камскій банкъ, существующій почти 27 лѣтъ и, слѣдовательно, создавшій себѣ извѣстное реномэ, дѣйствительно въ общемъ, пожалуй, и не чувствуетъ конкуренціи Торгово-промышлен. банка, оперирующаго всего 7 лѣтъ, но всетаки въ нѣкоторыхъ провинціальныхъ отдѣленіяхъ Волжско-Камскаго банка, гдѣ администраторами являются лица, быть можетъ, менѣе симпатичныя и опытныя, чѣмъ въ такихъ-же отдѣле-

ніяхъ Торгово-промышленнаго банка, Волжско-Камскому банку приходится довольно серьезно считаться съ Торгово-промышленнымъ.

Въ заключеніе замѣчу, что защищать интересы торговли, съ коей тѣсно связаны и интересы города,—цѣль весьма симпатичная, но задѣвать въ то же время вполнѣ солидное учрежденіе и бросать въ него грязью -едва-ли умѣстно, и едва-ли это можно отнести къ чести г. Малышева. („Астрах. Вѣстникъ“ 1897 г. 13 декабря № 2613).

Примите и пр. *Мельниковъ.*

CLXIX.

Голосъ промышленника.

(Указывается главнымъ образомъ на то, что въ Астрахани въ настоящее время насчитывается нѣсколько тысячъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, окупающихся исключительно уѣздными ловцами, которые, по сдачѣ въ Астрахани рыбныхъ товаровъ и по полученіи денегъ, здѣсь же закупаютъ все необходимое для жизни; при проведеніи жел. дороги на Форпостъ, ловцы будутъ сдавать свои товары тамъ же и туда же перейдутъ и тѣ торгово-промышленныя предпріятія, которыя живутъ ловцами, и Астрахань несомнѣнно можетъ разшириться).

По какому берегу полезнѣе провести желѣзную дорогу: по правому или по лѣвому? Конечно, по правому дешевле: это ясно, какъ Божій день, но не всегда бываетъ мило то, что дешево, а сплошь и рядомъ—наоборотъ, потому и приходится призадуматься, порядить и посудить. Чтобы сказать утвердительно о большей полезности для г. Астрахани лѣвобережной дороги даже страхъ беретъ, послѣ того—какъ г. Малышевъ огласилъ во всеуслышаніе свои доводы съ милліонными цифровыми данными. Г. Малышевъ, сидя въ кабинетѣ, высчитывалъ стоимость и полезность той и другой жел. дорогъ, но, какъ видно, онъ съ торговыми операціями г. Астрахани мало знакомъ, потому и сравнивалъ съ нею другіе города, въ коихъ существуютъ жел. дороги не въ центрѣ и которые яко бы все таки процвѣтаютъ въ торговомъ отношеніи. Г. Малышевъ упускаетъ изъ вида самое главное: географическое положеніе г. Астрахани, обусловливающее характеръ мѣстной торговли.

Было бы желательно получить отвѣтъ отъ правобережниковъ на вопросъ: почему всѣ торговцы въ г. Астрахани сидятъ безъ торговли и несутъ убытки, когда не бываетъ въ городѣ уѣздныхъ ловцовъ и, наоборотъ, почему, когда съѣзжаются эти ловцы, по всей Астрахани

торговля кипитъ? Позволительно также спросить: зачѣмъ ловецъ поѣдетъ въ городъ, если онъ сдалъ свой товаръ на Форпостѣ на станцію жел. дороги? Нельзя же допустить, чтобы на Форпостѣ не построили тогда рыбныхъ лабазовъ, не открыли мануфактурныхъ и тому подобныхъ магазиновъ. Скорѣе тамъ все будетъ, что угодно, такъ какъ форпостинскія земли не принадлежатъ городу, а составляютъ собственность казаковъ и архіерейскаго дома. Будь эта мѣстность городская, тогда бы иное дѣло. Въ Астрахани въ настоящее время насчитывается нѣсколько тысячъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, и всѣ они съ громаднымъ штатомъ служащихъ окупаются уѣздными ловцами, которые, по сдачѣ рыбныхъ товаровъ, получаютъ деньги и тутъ же на нихъ закупаютъ все необходимое для жизни. Подобныя операціи продолжаются въ теченіе всего года. Разъ же ловецъ будетъ сдавать товаръ на Форпостѣ, то зачѣмъ же онъ поѣдетъ въ городъ, когда ему дорога всякая минута во время лова рыбы?

Въ виду всего сказаннаго, городъ несомнѣнно потеряетъ очень много и даже можетъ совсѣмъ разориться, а потому и желательно, чтобы жел. дорога была проведена по лѣвому берегу. Въ противномъ случаѣ Астрахань потеряетъ свое коммерческое значеніе и превратится въ сонный городишко. По луговой сторонѣ дорога можетъ имѣть до Камышина массу клади, тогда какъ по горной сторонѣ отъ Астрахани до Царицына ровнымъ счетомъ возить ей нечего. Правобережная дорога можетъ принести выгоды только немногимъ крупнѣйшимъ промышленникамъ, которые и безъ того обладаютъ солидными капиталами. Это еще не значитъ, что она принесетъ пользу всему краю. Городскіе представители заботятся о благосостояніи цѣлаго города и всего края; будемъ надѣяться, что и Богъ имъ поможетъ спасти родной городъ отъ бѣды. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 10 декабря № 2610).

Ф. Б.

CLXX.

О чемъ необходимо Астрахани въ настоящее время ходатайствовать передъ Правительствомъ.

(По мнѣнію автора, необходимо ходатайствовать: а) о главной станціи въ самомъ г. Астрахани, б) о паромѣ-ледоколѣ для сообщенія съ Форпостомъ, в) о присоединеніи Форпоста къ Астрахани и г) о постройкѣ правобережной жел. дороги Правительствомъ).

Съ момента возникновенія вопроса о выборѣ направленія будущей жел. дороги, редакція «Астрах. Листка» постаралась отнестись къ этому вопросу какъ можно *осторожнѣе*. Къ этому обязывала насъ не только публицистическая честность и стремленіе отыскать правду, которая всегда и во всемъ—выше всего, но и сознаніе нравственной отвѣтственности передъ тѣми изъ читателей, которые собственными силами и знаніями справиться съ даннымъ вопросомъ не могутъ, но которые, желая преуспѣянія родному городу и краю, несомнѣнно желаютъ также, чтобы искомая правда была выяснена, каковою бы она ни оказалась.

Опираясь на эти—надѣемся—не плохія основы, мы въ желѣзнодорожномъ вопросѣ держались *выжидательной* тактики.

При первомъ бѣгломъ взглядѣ на карту Астрах. губерніи почти всякій, еще не изучавшій желѣзнодорожнаго вопроса, скажетъ, конечно, что лѣвобережная дорога, какъ проходящая губернію по наибольшей длинѣ, при условіи постройки мостовъ черезъ Ахтубу, Бузанъ, двѣ Болды и др. рѣки и станціи въ самой Астрахани, симпатичнѣе для края и для губернскаго города.

Такое впечатлѣніе и мы высказывали, *оговариваясь* каждый разъ, что это лишь *гадательное, предположительное* заключеніе, пока еще *на достаточныхъ фактахъ не основанное*. Считая своей обязанностью не пренебрегать никакими свѣдѣніями, полезными для дѣла, редакція наша напечатала цѣлый рядъ статей и замѣтокъ, указывавшихъ, въ какихъ отношеніяхъ лѣвая дорога могла бы, повидимому, принести краю пользу. Такъ, между прочимъ, нами указано было, что для казенныхъ земельныхъ оброчныхъ статей лѣвая дорога была бы выгоднѣе, для Баскунчакскаго промысла—то же, если дѣйствительно нѣтъ средствъ спасти Владиміровскую воложку для судоходства. Относительно казенныхъ оброчныхъ статей намъ возразили, что онѣ находятся въ Царевскомъ уѣздѣ, дорогу же предлагаютъ вести отъ самой Астрахани; что же касается Владиміровской воложки, то ее мож-

о расчищать, и это будетъ выгоднѣе, чѣмъ бросать Баскунчак ж. орогу и Владимір. пристань.

Съ логичностью этихъ возраженій мы по совѣсти не могли не огласиться.

По мѣрѣ того, какъ накоплялись доказательства въ пользу правобережнаго направленія, мы при всѣхъ нашихъ симпатіяхъ къ лѣвобережному, должны были признаваться, что для защиты лѣвобережнаго направленія имѣется еще *слишкомъ мало данныхъ*. Мы самымъ внимательнымъ образомъ читали и собирали всѣ имѣвшіеся факты и соображенія, которые могли бы поддержать лѣвую дорогу, казавшуюся столь симпатичной на первый взглядъ,—мы побуждали въ нашихъ статьяхъ отыскивать новые факты, обдумывали, сопоставляли, соображали... Наконецъ, когда прошелъ слухъ, что «лѣвобережники» пишутъ рѣшительное возраженіе правобережникамъ, мы надѣялись встрѣтить самый тщательный и серьезно обдуманный сводъ данныхъ въ защиту перваго направленія. Мы знали, что въ составленіи возраженія правобережникамъ принимаютъ участіе: 1) представители Ряз.-Ур. об-ва, которымъ об-во, конечно, дало всѣ, какія имѣло, свѣдѣнія, 2) представители группы тѣхъ Астрах. домовладѣльцевъ, каковы г-да Сербевы, которые отстаиваютъ лѣвую дорогу изъ своихъ интересовъ, и 3) представители той части мѣстной интеллигенціи, которая, напримѣръ, принципіально уже стала за лѣвобережное направленіе.

При такомъ множествѣ силъ, старающихся о собираніи доказательствъ въ пользу лѣвой стороны, мы ожидали, что въ докладѣ г. Бернарда сосредоточатся дѣйствительныя и наисильнѣйшія доказательства выгодности лѣвой дороги для государства, края и города.

Но ожиданія наши разлетѣлись, какъ дымъ... Не требуя безпристрастія отъ представителей Ряз.-Ур. об-ва, мы все же ждали честнаго подбора фактовъ и дѣловитой ихъ критики; на дѣлѣ оказалась барабарщина, забрасываніе и оглушеніе противника нахватанными цифрами, которыми обыкновенно морочатъ людей довѣрчивыхъ и съ глазъ незнакомыхъ.

Теперь, послѣ доклада г. Бернарда, смѣло можно сказать, что если въ пользу лѣвобережнаго направленія, кромѣ сказаннаго г. Бернардомъ, ничего болѣе дѣльнаго привести нельзя, то *дѣло лѣвобережнаго направленія проиграно безвозвратно,* и за это направленіе городу и *его населенію держаться больше не слѣдуетъ* и даже *опасно*. Теперь нужно, подумавши, *заранѣе принять мѣры* къ тому, чтобы правая дорога сколь возможно менѣе навредила интересамъ обывателей собственно г. Астрахани. Послѣ перваго доклада г. Малышева въ Петровскомъ Обществѣ мы уже высказали наши опасенія за судьбу нѣкоторыхъ видовъ городской торговли и промышленности. Мы говори-

ли (и теперь держимся того же взгляда), что съ устройствомъ главной желѣзнодорожной станціи на форпостинскомъ берегу туда отвлечены будутъ, если не вполнѣ, то частью, покупка ловецкой рыбы, торговля ловецкими товарами, бондарное и слесарно-кузнечное производства. Часть рабочаго люда съ ночлежками, харчевнями и трактирами тоже можетъ перебраться туда. Мы не сомнѣваемся, что отъ жел. дороги, даже правобережной, городъ все-таки больше выиграетъ, чѣмъ потеряетъ, но, по возможности щадя интересы и отдѣльныхъ лицъ, желаемъ, чтобы выгоды были получены полностью, а потери доведены до минимума. Въ этихъ видахъ необходимо, по крайнему нашему разумѣнію, принять слѣдующія мѣры:

1) *Немедленно возбудить предъ Правительствомъ ходатайство о томъ, чтобы главная станція съ вокзаломъ были устроены въ Астрахани, а черезъ Волгу устроена паромная переправа въ родѣ „Саратовской переправы“.*

2) *Чтобы станица Атаманская (Форпостъ) и Архіерейскій поселокъ были включены въ городскую черту, что вполнѣ возможно,*

и 3) *чтобы постройка правой желѣзной дороги была произведена средствами казны, а не отдавалась бы какому бы то ни было частному желѣзнодорожному обществу.*

Какого результата можно ожидать отъ разрѣшенія первыхъ двухъ ходатайствъ,—пойметъ всякій Астраханецъ; что же касается третьяго,—о постройкѣ дороги средствами казны, а не желѣзнодорожныхъ обществъ, то здѣсь нужно нѣкоторое разъясненіе.

Какъ извѣстно, лѣваго направленія добивается об-во Ряз.-Ур. жел. дорогъ. Оно добивается этого направленія потому, что, имѣя тѣснѣйшую и всѣмъ извѣстную связь съ пароходнымъ «Восточнымъ обществомъ», работающимъ на Каспіи и Волгѣ, оно легко можетъ сосредоточить въ своихъ рукахъ главнѣйшіе грузы и, убивая всякую конкуренцію, монополизировать перевозку товаровъ. Для государства, торговли и промышленности такая монополія—страшный вредъ, а г. Астрахань, какъ живущій торговлей и перевозкой грузовъ, со всѣмъ своимъ общественнымъ управленіемъ непремѣнно очутится въ плѣну у желѣзнодорожныхъ дѣльцовъ.

Но не многимъ лучше стоять будетъ дѣло, если постройка и правобережной дороги окажется во владѣніи частнаго об-ва, напримѣръ *об-ва Юго-Восточныхъ дорогъ*, которому принадлежатъ двѣ Царицынскія дороги: Грязе-Царицынская и Волго-Донская. Юго-Восточное об-во, какъ говорятъ, также особенно покровительствуетъ одному предпріятію, занимающемуся перевозкой грузовъ, именно товариществу «Нефть», эксплоатирующему главнымъ образомъ керосинное дѣло. Имѣя на своихъ линіяхъ очень большой подвижной состав

т-ва «Нефть», об-во Юго-Восточныхъ дорогъ легко можетъ, если будетъ обладать Астраханско-Царицынской линіей, захватить керосиноторговлю въ свое управленіе, а отъ этого ни государству, ни торговлѣ пользы ждать нечего.

Астрахань и ея представители: городская дума, биржевое об-во и др. мѣстныя учрежденія, радѣющія о пользахъ города и края, должны принять всѣ эти обстоятельства въ соображеніе и *не позволять себя закабалить какому бы ни было желѣзнодорожному обществу.* Какія бы блага намъ ни сулили рязано-уральцы и юго-восточники, мы, Астраханцы, должны посмотрѣть на всѣ посулы трезвымъ окомъ и пуще всего бояться, чтобы насъ не обошли, чтобы мы не сдѣлались послушнымъ орудіемъ нѣсколькихъ «ловкачей» (кто бы они ни были: агенты-ли желѣзнодорожныхъ об-въ, владѣльцы-ли домовъ, боящіеся прилива новыхъ капиталовъ и увеличенія постройки новыхъ домовъ, что поведетъ къ пониженію ужасныхъ квартирныхъ цѣнъ) и вообще всякихъ корыстныхъ людей.

Астраханцы должны сгумѣть присоединить свой интересъ къ государственному,—въ этомъ весь секретъ выгоднаго для города и края разрѣшенія желѣзнодорожнаго вопроса. Государство своими интересами не можетъ, вѣдь, поступиться въ пользу интересовъ хотя бы цѣлой половины Астрах. домовладѣльцевъ, и если интересы Астраханскіе осмѣлятся идти прямо противъ интересовъ государственныхъ, то будутъ разбиты въ дребезги, какъ пароходъ разбиваетъ мѣшающую ему ловецкую лодку. Поэтому слѣдуетъ наши Астрах. интересы повернуть такъ, чтобы они шли рядомъ съ государственными, и *это сдѣлать возможно* посредствомъ возбужденія ходатайствъ, выше нами указанныхъ. Теперь намъ думать слѣдуетъ о томъ, чтобы, примирившись съ неизбѣжностью правобережнаго направленія, извлечь изъ него наибольшее количество выгодъ.

Итакъ, по нашему рѣшительному мнѣнію, Астрахани нужно: станцію и вокзалъ въ городѣ, паромъ-ледоколъ, присоединеніе Форпоста къ городу и постройка правой дороги *Правительствомъ.* («Астр. Листокъ» 1897 г. 10 декабря № 299).

В. Склабинскій.

CLXXI.

О количествѣ верстъ по прямому разстоянію между Астраханью и Камышиномъ.

(Обмѣнъ мыслей и вычисленій между В. И. Склабинскимъ, А. А. Перуанскимъ, г. В. Поповымъ и анонимомъ).

Одному Астраханцу, великому любителю математическихъ выкладокъ, пришло въ голову, послѣ желѣзнодорожнаго доклада г. Бернарда, сдѣланнаго Петровскому Обществу, опредѣлить, на основаніи астрономическихъ данныхъ, прямое разстояніе, такъ сказать—по воздуху, между Астраханью и Камышиномъ. Для этого онъ взялъ данныя новѣйшихъ астрономическихъ вычисленій, согласно коимъ *г. Астрахань* находится подъ 46°21′ сѣв. шир. и 65°50′ вост. долг., и *г. Камышинъ*—подъ 50°5′ сѣв. шир. и 63°40′ вост. долг. На основаніи формулы академика Чебышева для вычисленія разстояній въ верстахъ между пунктами земной поверхности, произведенъ такой расчетъ:

Камышинъ	50° 5′	63°40′
Астрахань	46°21′	65°50′
разность	3°44′	2°10′
	224′	130′
	×2	×3
	448	
	×7	
	3136	+ 390

=3526:8=450 верстъ.

Эти 450 верстъ опредѣляютъ математически-прямое разстояніе между Астраханью и Камышиномъ. Теперь вспомнимъ, что въ докладѣ г. Бернарда длина дороги, идущей не прямо на Камышинъ, а *ломомъ*: отъ Астрахани уклоняясь на востокъ къ Сеитовкѣ, отъ Сеитовки, уклоняясь еще далѣе на востокъ, къ Элтону и отъ Элтона, уклоняясь на западъ, къ Камышину, опредѣлена въ 439 верстъ, т. е. на *одиннадцать верстъ короче* астрономически-опредѣленной длины прямого разстоянія.

Примите еще въ соображеніе, что поверхность той части земного шара, по которой должна пройти дорога, имѣетъ, конечно, и не

которые уклоны отъ горизонтали и нѣкоторыя возвышенія надъ нею, что также удлиняетъ путь.

Какъ-же теперь быть: кому вѣрить? Астрономическимъ показателямъ, или желѣзнодорожнымъ?

Географическое положеніе Астрахани, взятое выше, опредѣлено по новѣйшему измѣренію, произведенному нѣсколько лѣтъ назадъ (пунктъ на Александровскомъ бульварѣ).

Желая доискаться секрета показанной разницы, я просмотрѣлъ болѣе раннія таблицы и нашелъ въ географическо-статистическомъ отдѣлѣ «Всеобщаго Календаря» Гоппе за 1894 г. долготу Астрахани показанной не 65°50′, а 65°42′, т. е. на 8 минутъ меньше. Принявъ эту долготу и произведя вычисленіе по тому-же правилу Чебышева, я получилъ прямое разстояніе между Астраханью и Камышиномъ въ 439 верстъ, т. е. какъ разъ ту самую, какую опредѣляютъ «рязано-уральцы» для своей дороги, со всѣми ея изгибами, уклонами и подъемами. Совпаденіе удивительное! Изъ него можно съ нѣкоторой достовѣрностью заключить, что «рязано-уральцы» *въ натурѣ разстояній не измѣряли*, а взяли ихъ циркулемъ по устарѣлой картѣ и притомъ — *на прямую*, «какъ вороны летаютъ». («Астрах. Листокъ» 1897 г. 14 декабря № 303).

В. Склабинскій.

По поводу помѣщенной во вчерашнемъ номерѣ „Астрах. Листка“ замѣтки о длинѣ пути на Камышинъ, имѣю честь сообщить слѣдующее: Въ извѣстныхъ докладахъ гг. Малышева и Бернарда, а также и въ запискѣ городской думы, представлены разнорѣчивыя данныя о длинѣ желѣзнодорожныхъ путей изъ Астрахани на Царицынъ и Камышинъ: по Малышеву, напримѣръ, отъ Астрахани до Царицына—382 версты, а по Бернарду—390 верстъ; отъ Астрахани до Камышина, по Малышеву—510 верстъ, по запискѣ городской думы—460 вер., по Бернарду—*439* верстъ. Послѣдняя цифра особенно напрашивается на вниманіе, въ виду ея рѣзкой разницы (на цѣлыхъ 71 версту) отъ 510 верстъ. Поэтому, небезъинтересно будетъ сопоставить эти величины съ математически-кратчайшими разстояніями, которыя считаются по дугѣ воображаемаго круга, проведеннаго черезъ два данныхъ мѣста и центръ земли. Вычисленіе этихъ разстояній, *сдѣланное съ точностью до одной версты*, по правиламъ сферической тригонометріи (а не по правилу Чебышева), причемъ географическія широты и долготы мѣстъ были взяты изъ „Лѣтописей главной физической обсерваторіи“, даетъ слѣдующіе результаты: кратчайшее разстояніе отъ Астрахани до Царицына ровно 347 вер., до Камышина—430 верстъ. Если послѣднее разстояніе увеличить для превращенія

въ желѣзнодорожное въ той только пропорціи, какъ увеличено разстояніе до Царицына (вмѣсто 347 верстъ кратчайшаго пути взято 386 вер.—среднее между 390 и 382, представленными въ Петровскомъ Обществѣ), то получится 478 верстъ. Но несомнѣнно, что направленіе на Царицынъ находится въ самыхъ благопріятныхъ условіяхъ для проведенія кратчайшаго пути, а Камышинское направленіе—наоборотъ. А потому становится весьма вѣроятнымъ, что и разстояніе въ 478 верстъ все же меньше дѣйствительно-возможнаго, такъ что *разность дѣйствительныхъ и притомъ кратчайшихъ разстояній отъ Астрахани до Камышина и до Царицына* (считаемыхъ, конечно, по магистрали) *должна быть болѣе ста верстъ*. А г. Бернардъ увѣряетъ, что эта разность равна только 49 верстамъ! („Астрах. Листокъ" 1897 г. 15 декабря № 304).

Преподаватель математики *Перуанскій.*

М. г., г. редакторъ!

Покорнѣйше прошу васъ, въ интересахъ истины, дать мѣсто слѣдующему заявленію: Въ замѣткѣ г. Склабинскаго въ «Астрах. Листкѣ» (№ 303), озаглавленной «439?», даны не вѣрныя цифры.

1) Если раздѣлить 3526 на 8, то получимъ не 450, какъ указано въ замѣткѣ, а $440^6/_8$, что не трудно провѣрить всякому желающему.

2) Если взять долготу Астрахани въ $65^042'$, то разстояніе между Астраханью и Камышиномъ, по той-же формулѣ Чебышева, приведенной въ замѣткѣ «439?» г. Склабинскаго, выразится такъ:

Камышинъ	$50^05'$	$63^040'$
Астрахань	$46^021'$	$65^042'$
разность	$3^044'$	$2^02'$
или:	$224'$	$122'$

Дальше: $224 \times 14 = 3136$ и $122 \times 3 = 366$; $3136 + 366 = 3502 : 8 = 437^6/_8$.

Такимъ образомъ въ послѣднемъ случаѣ выходитъ $437^6/_8$, а не 439, какъ утверждаетъ г. Склабинскій, самъ производившій послѣднее вычисленіе, по его-же собственному заявленію въ той-же замѣткѣ. Что же касается первой цифры 450, то прежде чѣмъ помѣщать въ газетѣ, ее слѣдовало бы провѣрить. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 16 декабря № 2616).

Примите и пр. *В. Поповъ.*

Намъ доставлена слѣдующая замѣтка: «Если провести прямую линію (магистраль) между Астраханью и Царицыномъ, то окажется, что она пересѣчетъ Волгу три раза: во первыхъ—противъ Астрахани, во вторыхъ—близъ селенія Поповицкаго и въ третьихъ—противъ Царицына близъ хутора Букашина. Если-же провести прямую линію отъ Астрахани къ Камышину, то она пройдетъ черезъ Волжскую дельту и пересѣчетъ Волгу только одинъ разъ: противъ слободы Николаевской. Вслѣдствіе этого выводъ, сдѣланный почтеннымъ преподавателемъ математики г. Перуанскимъ, о томъ, что направленіе желѣзнодорожной липіи на Царицынъ находится въ самыхъ благопріятныхъ условіяхъ для проведенія кратчайшаго пути, а Камышинское направленіе—наоборотъ, далеко не сомнѣненъ, напротивъ того: этотъ выводъ находится подъ большимъ сомнѣніемъ. Не даромъ же производились многоцѣнныя желѣзнодорожныя изысканія. Десятки и сотни тысячъ рублей не бросаются коммерческими людьми на вѣтеръ". („Астрах. Вѣстникъ" 1897 г. 17 декабря № 2617).

Въ замѣтку мою о разстояніи между Астраханью и Царицыномъ вкралась ошибка, вслѣдствіе описки. Я записалъ долготу Камышина не $63^0 4'$, какъ бы слѣдовало, а $63^0 40'$, т. е. на 36 минутъ больше. Отсюда произошло, что, продѣлавъ вычисленіе по правилу Чебышева, мы получили 450, а не $451\frac{1}{4}$ верстъ, какъ бы слѣдовало. Затѣмъ, нѣкто г. В. Поповъ въ «Вѣстникѣ» указываетъ и другую мою ошибку, а именно: беря долготу Астрахани не $65^0 50'$, а $65^0 42'$, я вывелъ, что при этихъ данныхъ получается разстояніе въ 439 в., что было тоже ошибочно, разъ я допустилъ ошибку въ опредѣленіи долготы Камышина. По исправленіи всѣхъ данныхъ, произведя вычисленія по формулѣ Чебышева, мы получаемъ еще большее, чѣмъ прежде разстояніе между Астраханью и Камышиномъ, а именно: принимая долготу Астрахани $65^0 5' - 451\frac{1}{4}$ версты.

Но правило Чебышева даетъ приближеніе грубое и оно въ сущности практическое правило, помѣщаемое въ элементарныхъ учебникахъ космографіи. Поэтому слѣдуетъ остановиться на вычисленіи, сдѣланномъ г. Перуанскимъ по правиламъ высшей математики. Результатъ вычисленій г. Перуанскаго —извѣстенъ: длина разстоянія по дугѣ Астрахань-Камышинъ—430 вер., а жел. дороги—гораздо болѣе. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 18 декабря № 307).

В. Скл.

Въ № 2617 «Астрах. Вѣстн.» анонимный авторъ разсматриваетъ мое мнѣніе, высказанное въ № 304 «Астрах. Листка», о томъ, что «направленіе желѣзнодорожной линіи на Царицынъ находится въ самыхъ благопріятныхъ условіяхъ для проведенія кратчайшаго пути, а Камышинское—наоборотъ»; это мнѣніе авторъ считаетъ за выводъ изъ представленныхъ цифровыхъ данныхъ.

Такое заключеніе вовсе не вытекаетъ изъ моихъ вычисленій, какъ это ясно слѣдуетъ изъ моей замѣтки. Высказывая вышеприведенную мысль, я имѣлъ въ виду слѣдующія соображенія. Путь отъ Форпоста до Сарепты, который, въ случаѣ разрѣшенія правобережной линіи, и будетъ строиться, пролегаетъ по ровной и сравнительно возвышенной мѣстности, не пересѣченной водными пространствами и защищенной отъ разливовъ рѣкъ; путь-же на Камышинъ пересѣкаетъ всѣ многочисленные рукава Волги, лежащіе къ сѣверу отъ прямой линіи Астрахань—Красный-Яръ; между ними находятся большія и многоводныя рѣки: Б. Болда, Бузанъ, Ахтуба. Весною, въ теченіе 2-хъ слишкомъ мѣсяцевъ, рукава Волги расплываются чуть-ли не въ сплошное «море» воды и притомъ съ быстрымъ теченіемъ,—«море», мѣстами довольно глубокое, съ зыбкимъ дномъ наноснаго происхожденія. И вотъ, чтобы поскорѣе выдти изъ этого лабиринта могучихъ разрушителей желѣзнодорожныхъ сооруженій, и проектировано направленіе не по прямой линіи на Камышинъ, а съ довольно значительнымъ отъ нея уклономъ къ сѣверо-востоку; при этомъ, дабы обойти широкіе перевалы черезъ рѣки и направиться къ узкимъ, а также для выбора надежнаго грунта земли, дорога должна дѣлать зигзаги, лавировать между островами. Прямое же направленіе, мысленно представляемое, идетъ на село Княжевское, причемъ около 50 верстъ, начиная отъ Астрахани, проходитъ почти вездѣ по самой Волгѣ. Какія-же препятствія могутъ отклонить правобережный путь отъ прямого направленія на Сарепту? Можно предположить только одно, что понадобится сдѣлать небольшой изгибъ въ сторону приволжскихъ селеній, ради ихъ интересовъ. Но въ такомъ случаѣ необходимо предполагать, что «лѣвобережная» должна сдѣлать еще большій изгибъ, по той же причинѣ, такъ какъ селеній на лѣвомъ берегу больше и онѣ находятся отъ своей жел. дороги не ближе, чѣмъ правобережныя селенія—отъ своей. Такимъ образомъ замѣтка «Вѣстника» нисколько не опровергаетъ мнѣнія о томъ, что Форпостъ-Сарептское направленіе представляетъ весьма благопріятныя условія для возможно-большаго сокращенія пути, съ наименьшимъ отступленіемъ отъ математически кратчайшей линіи; а съ тѣмъ вмѣстѣ не теряетъ вѣрности и мое вычисленіе разности въ разстояніяхъ Астрахань—Камышинъ и Аст-

рахань—Царицынъ, оказавшейся равной, или большей 100 верстъ. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 19 декабря № 308).

А. Перуанскій.

CLXXII.

Не надѣйтесь на матушку-Волгу.

(Статья г. Е. Богдановича *).

Одного англійскаго оратора поздравляли съ осуществленіемъ проекта, нѣсколько лѣтъ имъ защищаемаго. Онъ сказалъ: «моя заслуга самая простая; я двадцать тысячъ разъ повторялъ одно и то же».

И я, въ теченіе 27 лѣтъ, при каждомъ случаѣ, при каждой возможности, затягивалъ свою русскую протяжную пѣсню про обмелѣніе матушки-Волги и про южное направленіе Сибирской дороги, мною намѣченное по исторически сложившемуся торговому тракту отъ Москвы черезъ Нижній, Казань, Екатеринбургъ, Тюмень и нашу богатѣйшую сокровищницу—Сибирь, съ дальнѣйшимъ продолженіемъ этой линіи на Омскъ, Томскъ, Иркутскъ до Китая.

Неустанно пѣлъ я эту пѣсню—и въ чертогахъ сильныхъ властью, и въ нашихъ ученыхъ аудиторіяхъ, и въ Парижѣ на международномъ географическомъ конгрессѣ 1875 г., и въ собраніяхъ именитыхъ людей земства, городскихъ управленій, биржевыхъ и ярмарочныхъ комитетовъ. Моими орудіями были: свѣтъ, гласность, искренность. Благодаря этому, ни одна жел. дорога не обсуждалась такъ публично, такъ обстоятельно и всесторонне, какъ Сибирская. Періодическая печать и отдѣльныя брошюры разбирали вопросъ во всѣхъ отношеніяхъ, и публика съ напряженнымъ вниманіемъ слѣдила за этой работой. Изустныя пренія вызвали судъ общественный, и всюду на Руси по этому, такъ сильно волновавшему умы, вопросу сложилось свое мнѣніе, свое убѣжденіе. Громадные экономическіе интересы, служить которымъ призывалась проектировавшаяся дорога, выяснились для всѣхъ.

Не извращая истины, сказать можно: ни одинъ общественный интересъ не представлялъ у насъ такого обильнаго собранія матеріаловъ, какъ вопросъ о мелководіи Волги и о Сибирской жел. дорогѣ по направленію полковника Богдановича.

*) Перепечатываемъ эту статью, о которой сообщало въ своихъ телеграммахъ «Росс. Т. Агентство».

Ред. «А. Л.»

Какъ извѣстно, участокъ этой линіи «Екатеринбургъ - Тюмень» уже выстроенъ; участокъ-же «Екатеринбургъ—Казань» и «Казань—Нижній» ожидаютъ еще очереди къ постройкѣ, ибо Царское слово, дважды выраженное, не идетъ мимо.

Вслѣдствіе крайне тяжелыхъ экономическихъ явленій нынѣшняго лѣта, вопросъ о Нижегородско-Казанскомъ участкѣ возрождается самъ собою; сама жизнь вызываетъ его снова на очередь. Подъ свѣжимъ впечатлѣніемъ обмелѣнія Волги и въ виду громадныхъ убытковъ, причиненныхъ этимъ обмелѣніемъ нашей торговлѣ, промышленности и нижегородской ярмаркѣ, меня засыпаютъ вопросами: почему до сихъ поръ не строится Нижегородско-Казанскій участокъ проектированнаго мною направленія Сибирской дороги? Въ письмахъ не только изъ Нижегородско-Казанскаго района, но также со всего средняго Поволжья, съ Урала, изъ Сибири и многихъ другихъ мѣстностей, меня упрекаютъ, будто я охладѣлъ къ своему «дѣтищу» и говорятъ, что если бы я продолжалъ по прежнему разъяснять въ общественномъ мнѣніи необходимость скорѣйшаго соединенія Нижегородской ярмарки съ Казанью, это дѣло уже получило бы практическое осуществленіе и въ значительной степени ослабило бы губительныя послѣдствія мелководій, въ большей или меньшей степени изъ года въ годъ повторяющихся, въ прямой ущербъ нашимъ торгово-промышленнымъ интересамъ. Идя навстрѣчу высказываемымъ мнѣ отовсюду сѣтованіямъ, я еще разъ возвращаюсь къ вопросу о рельсовомъ пути между Нижнимъ и Казанью, въ связи съ мелководьемъ Волги именно на этомъ участкѣ.

Съ вопросомъ о мелководіи на Волгѣ я впервые встрѣтился лицомъ къ лицу въ самый разгаръ Нижегородской ярмарки 1869 г., т. е. безъ малаго тридцать лѣтъ назадъ, и тогда-же напечаталъ результаты своихъ наблюденій въ «Москов. Вѣдомостяхъ» (№ 194).

На ярмаркѣ, изнывавшей отъ нестерпимыхъ въ то лѣто жаровъ, самое удручающее впечатлѣніе производили извѣстія объ обмелѣніи рѣкъ Волжскаго бассейна. Впослѣдствіи мнѣ много разъ приходилось встрѣчаться съ явленіями мелководья Волги, и я не могъ не убѣдиться, что явленія эти, все чаще и чаще повторяющіяся, требуютъ для борьбы съ ними не временныхъ, палліативныхъ мѣръ, а цѣлой системы гидравлическихъ работъ, конечно, весьма дорого стоющихъ.

Еще 20 — 30 лѣтъ, и многомилліонныя затраты будутъ нужны, чтобы обезпечить Нижегородскую ярмарку и, вообще, торговлю отъ мелководья приведеніемъ Волги въ порядокъ!... Бѣдная ярмарка, бѣдная торговля! Даже при самыхъ лучшихъ условіяхъ, горюйте, дрожите за свое существованіе еще 20 — 30 лѣтъ, а до тѣхъ поръ «не надѣйтесь на матушку-Волгу».

Оставлять дѣло въ такомъ положеніи, конечно, нельзя, и необходимо нынѣ изыскать мѣры, могущія помочь устраненію зла въ болѣе короткій промежутокъ времени и съ меньшими затратами.

Вѣдь дѣло идетъ объ устраненіи громадныхъ потерь для производительныхъ силъ Россіи! Къ сожалѣнію, мы не имѣемъ еще цифровыхъ данныхъ для опредѣленія размѣровъ бѣдствія, причиненныхъ въ нынѣшнемъ году обмелѣніемъ Волги. Припомнимъ, однако, что для одной линіи Нижегородской ярмарки затрудненія судоходства въ послѣднее шестилѣтіе (1891—1896 гг.) стоили весьма чувствительнаго сокращенія привоза товаровъ, упавшихъ до 144—160—170 милл. рублей, тогда какъ въ началѣ 80 годовъ привозъ этотъ достигалъ 200 и 246 милл. рублей. Судя по этимъ цифрамъ, а также принимая во вниманіе, что указанное шестилѣтіе обмелѣнія Волги далеко не доходило до размѣровъ нынѣшняго года, надо допустить, что въ текущемъ году бѣдствіе было дѣйствительно велико и потери, понесенныя производительностью страны, дѣйствительно громадны.

Самою дѣйствительною противъ такого бѣдствія мѣрою представляется неотложное сооруженіе Нижегородско-Казанской жел. дороги вдоль Волги, какъ разъ на томъ участкѣ, гдѣ мелководіе отражается наиболѣе тяжелыми послѣдствіями для промышленности и торговли. Конечно, сооруженіе дороги, протяженіемъ, примѣрно, въ 400 верстъ, вызоветъ затраты не малыя, но эти издержки въ значительной степени окупятся не только по отношенію къ Нижегородской ярмаркѣ и вообще къ торговлѣ и фабрично-заводскому дѣлу, но и въ отношеніи стратегическомъ, какъ это выяснено мною въ письмѣ къ бывшему военному министру, гр. Д. А. Милютину,—отъ 15 августа 1874 года *).

Не забудемъ, что Казань, бывшая столица нѣкогда знаменитаго царства Казанскаго, стоитъ, какъ нашъ центральный сторожевой этапъ, на великомъ распутьѣ между Сибирью, Ураломъ, Нижнимъ и Москвою. И до сихъ поръ она сохраняетъ за собою престижъ очень пестро и густо населеннаго православно-мусульманскаго центра въ восточной половинѣ Европейской Россіи, — центра, въ которомъ сосредоточены, съ одной стороны, и оффиціальныя, и властью непризнанныя, старыя учрежденія татарскаго и вообще иновѣрческаго быта, а съ другой — наши управленія округовъ различныхъ вѣдомствъ, какъ-то: военнаго, учебнаго, путей сообщенія и др.

Долженъ сказать, что, при проектированіи Сибирской жел. дороги по такъ называемому южному направленію, я имѣлъ постоянно въ виду дѣйствительно колоссальные экономическіе интересы страны, а

*) См. «Матеріалы къ исторіи вопроса о Сибирской желѣзной дорогѣ». (Приложеніе къ журналу «Желѣзнодорожное Дѣло» № 16—1891 г.).

Авт.

также не менѣе важное государственное значеніе рельсового пути на Дальній Востокъ: въ культурномъ, административномъ и стратегическомъ отношеніяхъ. Мнѣ-же противопоставляли, съ одной стороны, сентиментальныя сѣтованія о забытомъ, хотя и безплодномъ, Сѣверѣ, а съ другой—совершенно неразумныя опасенія за параллельность жел. дороги Волжскому водному пути на участкѣ Казань—Нижній.

Но Сѣверъ въ настоящее время уже широко удовлетворенъ проведеніемъ Архангельской жел. дороги и предстоящимъ сооруженіемъ пути изъ Вятки на Вологду и Петербургъ. На счетъ-же параллельности жел. дороги съ воднымъ путемъ, еще двадцать семь лѣтъ назадъ, въ «Москов. Вѣдомостяхъ» я писалъ: «Опасеніе, что прирѣчныя дороги могутъ повредить сообщеніямъ судоходнымъ, давно уже отброшено. Дунайское судоходство усилилось отъ береговой желѣзнодорожной линіи. На Рейнѣ линіи эти тянутся по обоимъ берегамъ, и судоходство его значительно усилилось. Гдѣ работаетъ одно только судоходное движеніе, тамъ только одна жизнь, а гдѣ есть безпромежуточно дѣйствующая, хотя и береговая, жел. дорога, тамъ 10 жизней: и для воды, и для суши вездѣ хватитъ работы». («Москов. Вѣдом.» 1869 г. № 140).

Такія, въ сущности, элементарныя истины я многократно повторялъ впослѣдствіи: и въ рѣчахъ, посвященныхъ Сибирской дорогѣ, и въ печати. Между прочимъ, я указывалъ, что если за границею, гдѣ судоходство производится въ теченіе круглаго года по благоустроеннымъ воднымъ путямъ, грузовъ достаточно для береговыхъ жел. дорогъ, то ихъ будетъ вполнѣ достаточно и для Нижегородско-Казанской линіи, идущей параллельно замерзающей на семь мѣсяцевъ рѣкѣ, и притомъ рѣкѣ неустроенной и страдающей хроническимъ мелководіемъ. Еще болѣе рѣзко высказался я по этому поводу въ 1875 г. въ публичномъ засѣданіи «Общества для содѣйствія русской промышленности и торговлѣ». Перечисляя доводы въ пользу южнаго направленія, я сказалъ, что стою за него прежде всего потому, что въ предѣлахъ Нижегородско-Казанскаго участка путь намѣченъ параллельно Волгѣ. «Какъ путь исключительный,—говорилъ я,—Волга не можетъ удовлетворить нуждамъ торговаго движенія; какъ путь-же вспомогательный,—Волга и ея притоки драгоцѣнны для оживленія мѣстной промышленности, для воспособленія дѣятельности населеній, всегда къ водѣ стекающихся. Такимъ образомъ главный доводъ, взводимый противъ южной линіи, образуетъ одинъ изъ главныхъ доводовъ въ ея пользу». («С.-П. Б. Вѣдом.» 1875 г. № 92).

Такихъ-же взглядовъ держались и многіе сановники, умудренные многолѣтнимъ трудомъ на поприщѣ науки и государственной дѣятельности. Особенно знаменательна рѣчь въ 1870 г., произнесенная за-

служеннымъ профессоромъ Николаевской академіи генеральнаго штаба, нынѣ начальникомъ главнаго штаба, Н. Н. Обручевымъ, въ засѣданіи Императорскаго Географическаго Общества при обсужденіи вопроса о направленіяхъ Сибирской жел. дороги. «Надо уважать,—говорилъ профессоръ,—существующія, исторически сложившіяся промышленныя и торговыя связи Россіи съ Сибирью. А кто же станетъ отвергать, что эти связи преимущественно сосредоточены въ Нижнемъ-Новгородѣ? Эти связи—громадный капиталъ, выработанный всею нашею исторіею, всею жизнью нашего народа. Отказаться отъ Нижняго-Новгорода значило бы бросить этотъ капиталъ, потерять даромъ орудіе вѣковой экономической работы. Нельзя обходить Нижній-Новгородъ: такъ или иначе къ нему должна примкнуть дорога».

Существующая исторически сложившаяся промышленная и торговая связь Нижняго съ Ураломъ и Сибирью идетъ черезъ Казань,—и именно объ этомъ пути и говорилъ генералъ Обручевъ, намѣчая, что нельзя миновать Нижняго и что, рано или поздно, къ нему примкнетъ дорога.

Необходимо замѣтить при этомъ, что состоявшееся уже проведеніе Московско-Казанской жел. дороги нимало не колеблетъ государственной важности желѣзнодорожнаго прямого пути отъ Москвы черезъ Нижній въ Казань и далѣе. Чтобы по Московско-Казанской злополучной дорогѣ добраться, напр., ярмарочному товару отъ Казани до Нижняго, этому грузу нужно проѣхать отъ Казани до Рязани 793 версты, отъ Рязани до Москвы 186 верстъ и отъ Москвы до Нижняго 410 верстъ,—всего 1389 верстъ,—между тѣмъ какъ длина прямого пути отъ Нижняго до Казани была бы съ небольшимъ верстъ 400. Мало измѣнится общее положеніе дѣлъ и при соединеніи Московско-Казанской жел. дороги подъѣздными путями съ Сызранью и другими пристанями: только часть груза, къ ярмаркѣ идущаго съ Нижне-Волжскаго бассейна, придется везти по рельсамъ до Казани, а оттуда, при отсутствіи прямого рельсоваго пути на Нижній, транспортировать его по наиболѣе обмелѣвшему Казанско-Нижегородскому участку Волги. Правда, противъ сооруженія прямого пути Казань-Нижній теперь возражаютъ уже указаніемъ на параллельность Нижегородско-Казанской линіи съ Московско-Казанскою и на необходимость поддержать послѣднюю, обездоленную грузами; но разстояніе между этими двумя линіями такъ велико, что едва-ли справедливо ссылаться на параллельность названныхъ путей.

Еще нѣсколько фактовъ изъ прошлаго Сибирской жел. дороги! Южное направленіе этой линіи постоянно и энергично поддерживаемо было обоими западно-сибирскими генералъ-губернаторами, Хрущевымъ и Казнаковымъ, Московскимъ генералъ-губернаторомъ княземъ Долго-

руковымъ и мѣстными начальниками губерній. Въ нашемъ ученомъ мірѣ это же направленіе находило себѣ дѣятельную поддержку,—а именно въ ученыхъ обществахъ нашихъ, въ ученой правительственной комиссіи, производившей въ 1870 г. изслѣдованія на Уралѣ, съ академикомъ Гельмерсеномъ во главѣ, при участіи профессоровъ Соболевскаго, Меллера и другихъ. Даже ученый міръ Запада отдавалъ должную дань справедливости южному направленію: это сказалось не только на международномъ географическомъ конгрессѣ въ Парижѣ, о которомъ упоминалось выше, но и въ отдѣльныхъ трудахъ такихъ представителей науки, какъ президентъ географическаго общества въ Вѣнѣ, профессоръ Гофштеттеръ, президентъ географическаго общества Берлина, профессоръ Рихтгофенъ и другіе. Наше общественное мнѣніе, поскольку оно выражается въ печати, также стояло за южное направленіе,—по крайней мѣрѣ, въ лицѣ такихъ крупнѣйшихъ представителей ежедневной прессы, какъ «Москов. Вѣдомости» временъ Каткова, «Голосъ», «Новое Время», а впослѣдствіи и «С.-П. Б. Вѣдомости».

Съ другой стороны общественное мнѣніе въ теченіе не одного десятка лѣтъ энергично заявляло свое сочувствіе южному направленію въ адресахъ и въ личныхъ ходатайствахъ депутацій отъ земствъ, городовъ и отъ такихъ купеческихъ средоточій, какъ ярмарочные и биржевые комитеты.

Вспомнимъ, наконецъ, что двукратное Высочайшее одобреніе императоромъ Александромъ II южнаго направленія Сибирской жел. дороги состоялось по большинству голосовъ, за него поданныхъ въ высшемъ государственномъ учрежденіи, разсматривавшимъ вопросъ о выборѣ направленія этой линіи.

Покойный Катковъ, въ передовой статьѣ отъ 6 марта 1884 г., писалъ: «Съ тѣхъ поръ, когда въ день 30 августа 1880 г., въ полный разгаръ Нижегородской ярмарки, въ ярмарочномъ залѣ, объявлена была Высочайшая воля о немедленномъ приступѣ къ работамъ по сооруженію Сибирской жел. дороги, весь край уже сжился съ мыслью этого величественнаго государственно-экономическаго предпріятія. На всемъ протяженіи будущаго рельсоваго пути закипѣла новая жизнь: произошло значительное перемѣщеніе интересовъ, цѣны недвижимой собственности поднялись, совершено множество цѣнныхъ пріобрѣтеній, начали нарождаться новыя промышленныя предпріятія,—все это въ видахъ близкаго открытія рельсоваго пути. Теперь все это въ страхѣ и недоумѣніи трепещетъ за судьбу затраченныхъ капиталовъ.—Нельзя такъ играть экономическими интересами страны, перерѣшая сегодня то, что было рѣшено вчера», гремѣлъ на всю Рос-

сію нашъ знаменитый публицистъ и патріотъ въ своемъ заключеніи въ приведенной статьѣ.

Минуло съ тѣхъ поръ немало времени. Страсти улеглись, острая боль несбывшихся упованій на незыблемость двукратно состоявшихся высшихъ рѣшеній притупилась и настала пора спокойнаго хладнокровнаго отношенія къ дѣлу, все еще ожидающему своего практическаго осуществленія.

Отмѣна имѣвшихъ несомнѣнную историческую важность революцій 1875—1880 годовъ была, конечно, крупною экономическою ошибкою. Но ошибку эту въ значительной степени исправить можно—безотлагательнымъ приступомъ къ сооруженію на первый разъ хотя бы только Нижегородско-Казанскаго участка жел. дороги. Съ исправленіемъ указанной ошибки свяжется цѣлая сѣть крупныхъ государственныхъ интересовъ, между которыми одно изъ выдающихся мѣстъ занимаетъ вопросъ о мелководіи Волги и о гибельныхъ послѣдствіяхъ этого мелководья. Существующій планъ борьбы съ этимъ бѣдствіемъ въ нынѣшнемъ году вообще для всѣхъ доказалъ свою несостоятельность, а потому необходимы иныя средства для борьбы со зломъ,—а пока эти средства осуществлены не будутъ, «не надѣйтесь на матушку-Волгу». («Астрах. Листокъ» 1897 г. 16 декабря № 305).

Е. Богдановичъ.

CLXXIII.

Еще конкурентъ Астраханской рыбѣ.

По распоряженію г. Енисейскаго губернатора, недавно производилось изслѣдованіе П. Е. Кулаковымъ рыбнаго промысла и торговли въ низовьяхъ р. Енисея, и собранный имъ тамъ матеріалъ послужилъ основаніемъ для доклада, прочитаннаго въ засѣданіи отдѣла Московскаго об—ва сельскаго хозяйства.

Почтенный докладчикъ коснулся географическаго распространенія промысла: главнѣйшихъ породъ рыбы, мѣста лова и цѣны орудій рыболовнаго промысла, исторіи рыбныхъ богатствъ Туруханскаго края и слабаго использованія этихъ богатствъ населеніемъ, характера рыбной торговли и промышленности: обстановки инородческихъ неводовъ и эксплоатаціи инородцевъ русскими; продажи рыбы на пароходы и лодки и эксплоатаціи Туруханскаго населенія Енисейскими рыботорговцами; торговыхъ операцій пароходовъ; причинъ, препятствующихъ правильному развитію промысла; плохихъ путей сообщенія и ненормальныхъ

условій сбыта продуктовъ рыбнаго промысла; невыгодныхъ условій этого промысла для инородцевъ и другихъ промышленниковъ; несовершенства и однообразія орудій промысла; порчи старыхъ и неотыскиваніе новыхъ тоней; поздняго хода рыбы и ранняго ухода пароходовъ и лодокъ; затруднительности зимняго вывоза рыбы и слабаго развитія зимняго лова; дороговизны и плохаго качества соли; несовершенства и однообразія продуктовъ рыбнаго промысла; что можетъ способствовать развитію и улучшенію промысла; улучшенія путей сообщенія и облегченія вывоза рыбы; необходимости надзора за производствомъ рыбнаго промысла и привлеченія къ этому дѣлу спеціалистовъ; помощи и покровительства добровольному и недобровольному переселенію рыбопромышленниковъ въ Туруханскій край; необходимости спеціальнаго изслѣдованія и распространенія свѣдѣній о Туруханской рыбопромышленности; значенія морскаго пути изъ Европы черезъ устье Енисея и сохраненія порто-франко и необходимости улучшенія общихъ условій дѣятельности въ Туруханскомъ краѣ

Объ условіяхъ сбыта добываемой рыбы мѣстнымъ торговцамъ можно судить, между прочимъ, по нѣкоторымъ примѣрамъ, приводимъ г. Кулаковымъ. Онъ говоритъ, напримѣръ, что крестьянинъ деревни Селякиной, Кочневъ,—еще, по мнѣнію г. Кулакова, одинъ изъ добросовѣстныхъ торговцевъ,—за 70 р. товара получаетъ отъ инородцевъ на 140—150 р. рыбы, а К° пароходства «Енисей», при 20000 пудовъ рыбы, купленой за 30000 р., при расходѣ на администрацію, рабочихъ и проч. въ 23000 руб., получила въ 1896 г. чистой прибыли 23000 руб. При такой торговлѣ вполнѣ можно повѣрить показанію г. Кулакова, что цѣну на рыбу назначаютъ по произволу сами хозяева пароходовъ и лодокъ. Г. Кулаковъ приводитъ случаи, когда массы прекрасной рыбы, какъ, напримѣръ, моксуновъ, вываливались на берегъ. Это послѣднее обстоятельство обусловливается еще и недостаткомъ посуды и соли. Послѣдняя въ Туруханскомъ краѣ очень дорога: на пароходахъ по рублю, а въ казенныхъ магазинахъ 1 р.—1 р. 10 к., тогда какъ пароходовладѣльцамъ она стоитъ не дороже 60—80 коп. На будущій годъ, если сохранится порто-франко, англичане обѣщали привести черезъ устье Енисея заграничную соль, достоинство которой несравненно лучше мѣстной и коряковской соли.

Въ будущемъ, съ развитіемъ рыбнаго дѣла и вывоза рыбы за границу, нужно надѣяться, что за разработку Туруханскихъ соляныхъ источниковъ, которыхъ имѣется тамъ не мало, возьмутся какіе-нибудь предприниматели. Кромѣ вышеозначенной соленой и свѣжей подледной рыбы, изъ Туруханскаго края вывозятся копченыя сельди и дельфиній жиръ; не будемъ говорить о вывозѣ соленой и паюсной икры, балыка, сушенаго тугунка, вяленой рыбы (юколы), которыхъ вывозится не-

значительное количество и незавиднаго качества. Въ будущемъ, конечно, со введеніемъ раціональныхъ способовъ заготовленія рыбы, дѣло это обѣщаетъ *громадные результаты*. тѣмъ болѣе, что добыча рыбы, по изслѣдованію г. Кулакова, не уменьшается, какъ стараются нѣкоторые доказать, а увеличивается. Съ улучшеніемъ качества соленой рыбы, нѣтъ сомнѣнія, она найдетъ сбытъ за границей края; точно и свѣжая подледная рыба, имѣющая прекрасныя качества, найдетъ, при настоящихъ техническихъ и химическихъ способахъ ея сохраненія, хорошій сбытъ за предѣлами Сибири.

При правильной постановкѣ рыбнаго промысла и промышленной техники, Туруханскій край можетъ дать богатые результаты, можетъ привлечь въ него населеніе, оживить торговлю и промышленность.

Со всѣхъ сторонъ надвигается конкуренція на Астраханскую рыбу. А мы—спимъ... («Астрах. Листокъ» 1897 г. 17 декабря № 306).

CLXXIV.

Проектъ желѣзной дороги отъ Кизляра къ морю.

Въ Кизлярѣ появились заморскіе люди, которые предлагаютъ связать г. Кизляръ узкоколейной жел. дорогой съ пустыннымъ берегомъ Каспійскаго моря, именуемымъ Бектемировской пристанью. Что такое Бектемировская пристань и почему она носитъ названіе пристани? На эти вопросы можетъ дать отвѣтъ только исторія.

Въ 1600-хъ годахъ, въ то мѣсто, которое теперь носитъ названіе пристани, впадалъ рукавъ Терека, давно высохшій «Капайка», а на этомъ рукавѣ, въ 4-хъ верстахъ отъ моря былъ расположенъ историческій «Терки» яли Тюмень-городокъ, жители котораго тогда называли этотъ берегъ своею пристанью, потому что отсюда они пускались на ладьяхъ, бударкахъ, косовыхъ лодкахъ персидскаго типа въ море на разбои, на Волгу «промышлять зипуны» и пр... Съ того времени за берегомъ сохранилось его старинное названіе «пристани», и тогда дѣйствительно мѣсто это служило людямъ пристанью, потому что мелкосидящія лодки, которыя стаскивали на сухой берегъ, всегда хранились тутъ, на берегу. Берегъ этотъ къ тому еще расположенъ въ сферѣ Чеченскаго маячнаго огня и слѣдовательно вблизи опаснаго морскаго банка, такъ что большія, глубокосидящія суда и пароходы не могутъ имѣть здѣсь стоянку и по закону (вѣдь не для красы же только поставленъ на островѣ Чечнѣ дорогой и прекрасный маякъ). А съ 1735 г., со времени основанія крѣпости Кизляра, сношенія оживились до размѣровъ неслыханныхъ и невиданныхъ, потому что для огромной крѣ-

пости требовалась доставка изъ Астрахани строительнаго матеріала, начиная съ жженаго кирпича и кончая тяжелыми крѣпостными орудіями въ большомъ числѣ. и все это возможно было доставить только на большихъ глубокосидящихъ парусныхъ судахъ, приставаніе которыхъ къ пристани Бектемировской признавалось еще тогда неудобнымъ и опаснымъ, а потому избрали для стоянки и пристани мѣсто сѣвернѣе верстъ на 20—25 отъ Бектемировской пристани и внѣ района подводныхъ мелей, разсѣянныхъ верстъ на 50 по радіусу вокругъ острова Чечень (это пространство освѣщается Чеченскимъ маякомъ), и мѣсто это наименовали Шандруковской пристанью (это названіе сохранилось и теперь за берегомъ). Около 130 лѣтъ Шандруковскій берегъ служилъ морской пристанью, а съ появленіемъ на Каспійскомъ морѣ, въ 1860 г., колоссальныхъ размѣровъ баржъ и пароходовъ соединеннаго общества «Кавказъ и Меркурій», покинули и этотъ берегъ, какъ неудобный для глубокосидящихъ судовъ и избрали мѣсто для пристани на Брянскомъ берегу, гдѣ всякихъ размѣровъ суда находятъ безопасную стоячку и никакіе морскіе штормы не могутъ угрожать аваріями.

Вотъ каковы, по словамъ газеты «Казбекъ», указанія опыта цѣлаго ряда вѣковъ, начиная съ первыхъ дней существованія Тюменскаго городка до нашихъ временъ. А теперь покушаются вывернуть исторію на изнанку. Жел. дорога, проведенная изъ Кизляра до какой-либо станціи Петровской вѣтви, несомнѣнно приносила-бы ей выгоду, перетянувъ Кизлярскіе фрахты на Петровскъ, гдѣ кстати могли бы имѣть совершенно безопасныя стоянки и пароходы, и дорога эта обошлась-бы не дороже предполагаемой отъ Кизляра до Бектемировской пристани; эта-же послѣдняя навѣрно останется никому ненужной и черезъ годъ—два будетъ убрана безслѣдно. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 5 декабря № 295).

CLXXV.

Ходатайство Астрах. биржеваго купечества объ оставленіи существующаго тарифа на керосинъ по Закавказской жел. дорогѣ безъ измѣненія.

Астраханскимъ биржевымъ купечествомъ возбуждено предъ г. Министромъ Финансовъ ходатайство объ оставленіи существующаго тарифа на керосинъ по Закавказской жел. дорогѣ безъ измѣненія. Ходатайство это выражено купечествомъ въ посланной телеграммѣ слѣ-

дующаго содержанія: «Бакинскіе керосинозаводчики просятъ Правительство понизить тарифъ на керосинъ по Закавказской жел. дорогѣ въ видахъ увеличенія вывоза его за границу. Подобное ходатайство уже возбуждалось ими-же въ тѣхъ-же цѣляхъ. Правительство тогда временно сбавило тарифъ на десять копеекъ: въ результатѣ оказалось, что цѣна на керосинъ Бакинскими заводчиками не только не была понижена, а напротивъ тотчасъ-же была поднята, и то, что сбавлено на тарифѣ, пошло въ ихъ пользу. Правительство поэтому вернулось къ прежнему тарифу. И теперь, пока еще идутъ ходатайства объ уменьшеніи тарифа, цѣны на керосинъ за послѣдніе дни уже подняты ими на 2 копейки въ пудѣ; также повышены ими цѣны на сырую нефть до $8^1/_2$ копеекъ и на остатки до $9^1/_2$. Не имѣя возможности измѣнять въ свою пользу положеніе заграничнаго керосиноваго рынка, Бакинскіе заводчики продолжаютъ угнетать внутренній нефтяной рынокъ, не стыдясь обращаться за содѣйствіемъ къ тому къ Правительству. Дѣйствительная цѣль ихъ настоящаго ходатайства въ томъ, чтобы разницу въ тарифѣ взять съ казны, а разницу въ цѣнѣ, которую они уже сейчасъ повышаютъ на всѣ нефтяные продукты, взять съ потребителей ихъ и съ судовладѣльцевъ, которые неминуемо должны будутъ поступиться морскими и рѣчными фрахтами, и безъ того крайне низкими. Биржевое купечество обращаетъ вниманіе г. Министра Финансовъ на теперешнее положеніе нефтянаго рынка: при расходѣ въ $3^1/_2$ коп. на пудъ при нормальной добычѣ нефти продажная цѣна ея $8^1/_2$ коп., значительные запасы ея теперь въ рукахъ сильныхъ нефтедобывателей, а они-же и керосинозаводчики, которые одни и перерабатываютъ ее въ керосинъ; цѣль ихъ - дальнѣйшее искусственное повышеніе цѣнъ на нефтяные продукты на внутреннихъ рынкахъ, просимое-же пониженіе желѣзнодорожнаго тарифа есть одно изъ средствъ къ такому повышенію. Поэтому биржевое купечество въ интересахъ фабрикантовъ и заводчиковъ центральной Россіи, какъ потребителей нефтянаго топлива, нефтеторговцевъ, судовладѣльцевъ морскихъ и рѣчныхъ проситъ г. Министра Финансовъ оставить существующій тарифъ на керосинъ по Закавказской жел. дорогѣ безъ измѣненія». («Астрах. Листокъ» 1897 г. 21 ноября № 283).

CLXXVI.

Постановленіе Астрах. городской думы 15 декабря 1897 г. объ ассигнованіи 10 тыс. руб. на детальную разработку данныхъ о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги и о избраніи для того особой комиссіи.

Заслушавъ во вчерашнемъ засѣданіи докладъ управы о детальной разработкѣ данныхъ по вопросу о лѣвобережномъ направленіи Астраханской желѣзной дороги, Дума постановила ассигновать на эту надобность 10 тысячъ рублей за счетъ смѣты 1898 года, для завѣдыванія-же этимъ дѣломъ избрана коммиссія, въ составъ которой вошли: городской голова И. Н. Плотниковъ, гласные Х. Н. Сергѣевъ, С. П. Серебряковъ и В. О. Рушевскій и секретарь губернскаго статистическаго комитета П. О. Зубовичъ. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 16 декабря № 2616.— «Астрах. Листокъ» 1897 г. 16 декабря № 305).

CLXXVII.

Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» о засѣданіи Астраханской городской думы 15 декабря 1897 г.

Въ засѣданіи думы 15-го декабря 1897 г. вниманію гласныхъ предложенъ былъ слѣдующій докладъ:

«Въ засѣданіи думы 28 ноября г. городской голова, докладывая о поѣздкѣ депутаціи въ С.-Петербургъ по дѣлу объ Астраханской желѣзной дорогѣ, внесъ между прочимъ предложеніе произвести всестороннюю разработку крайне важнаго желѣзнодорожнаго вопроса. Городская дума, присоединяясь къ этому предложенію, постановила: поручить управѣ внести по этому дѣлу въ думу особый докладъ.

Во исполненіе сего постановленія городская управа имѣетъ честь доложить слѣдующее:

Вопросъ о направленіи будущей Астраханской желѣзной дороги, какъ извѣстно, еще не рѣшенъ въ высшихъ правительственныхъ сферахъ; на Высочайшее возрѣніе были представлены 31-го октября сего года г. Министромъ Финансовъ, какъ онъ лично сообщилъ городской депутаціи, два варіанта направленія—по лѣвому и правому берегамъ.

Который изъ нихъ будетъ избранъ,—дѣло не далекаго будущаго, и рѣшеніе этого вопроса къ выгодамъ города Астрахани несомнѣнно будетъ находиться въ нѣкоторой зависимости отъ тѣхъ данныхъ и тщательности ихъ разработки, съ которыми въ рукахъ представители города войдутъ въ имѣющую быть образованной особую правительственную комиссію для разрѣшенія вопроса о направленіи дороги.

Между тѣмъ въ настоящее время раздались нѣкоторые голоса и противъ лѣвобережнаго направленія, наивыгоднѣйшаго въ интересахъ самого города; приводятся цифровыя данныя и соображенія съ общеэкономической точки зрѣнія, и эти данныя, въ сущности игнорирующія интересы самого города, подрываютъ въ извѣстной степени установившійся взглядъ большинства о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія.

Возникла полемика, вопросъ дважды дебатировался въ Петровскомъ Обществѣ изслѣдователей нашего края, причемъ обнаружилось довольно ярко, что матеріаловъ для оцѣнки степени выгодности для всего Астраханскаго края того или другаго направленія — собрано въ сущности немного, и это немногое совершенно не разработано съ научной точки зрѣнія; а за отсутствіемъ спеціалистовъ остается далеко не всесторонне освѣщеннымъ вопросъ о преимуществахъ того и другаго направленія желѣзной дороги.

Поэтому и для того, чтобы окончательно выяснить, доказать полезность лѣвобережнаго направленія не только съ точки зрѣнія интересовъ города, что само собою очевидно, но и съ точки зрѣнія интересовъ цѣлаго края и его будущаго,—крайне необходимо производство изысканій еще новыхъ данныхъ, полная группировка всего матеріала, какой будетъ добытъ, детальная разработка его, научная оцѣнка, провѣрка, критика и освѣщеніе цифровыхъ данныхъ и проч. матеріаловъ и, наконецъ, обстоятельное изложеніе всего этого лицами болѣе или менѣе авторитетными, научно подготовленными и безпристрастными. Такого рода серьезное, спеціальное изслѣдованіе вопроса, а затѣмъ и опубликованіе его въ періодической столичной и мѣстной прессѣ, а также и отдѣльными изданіями, принесло-бы огромную пользу дѣлу, ознакомивъ общество съ тѣми мотивами, которыя требуютъ проведенія дороги по лѣвому берегу. Тогда авторитетно, научно былъ-бы установленъ взглядъ на преимущества для цѣлаго края лѣвобережнаго направленія.

Но подобное изслѣдованіе не можетъ производиться канцелярскимъ путемъ, какъ это, къ сожалѣнію, принято у насъ во многихъ серьезныхъ вопросахъ. Это—работа спеціальная, требующая научной подготовки и спеціальныхъ знаній; для нея должны быть приглашены особыя лица; кромѣ того на собираніе данныхъ, на телеграфныя и прочія сношенія, на расходы по могущимъ быть поѣздкамъ, наконецъ на

переписку, на печатаніе и опубликованіе данныхъ и на другія непредвидѣнныя надобности потребуются расходы.

Въ виду особой важности и крайней желательности такого рода изслѣдованія и детальной разработки вопроса, городская управа полагаетъ необходимымъ и возможнымъ отпустить на этотъ предметъ до 3-хъ тысячъ рублей, каковую сумму и слѣдовало-бы внести въ роспись 1898 года».

По выслушаніи этого доклада *С. П. Серебряковъ* заявилъ, что 3 т. руб. мало для такого важнаго вопроса, отъ котораго всецѣло зависятъ интересы города и вся будущность его. Нужно только представить себѣ картину, если дорога будетъ на правой сторонѣ,—воскликнулъ г. Серебряковъ. Все рѣшительно перейдетъ туда. Городъ обратится въ ничто. Всѣ доходныя статьи упадутъ.

Ф. П. Неизвѣстновъ. На Кутумѣ будутъ замки висѣть.

С. П. Серебряковъ. Надо избрать комиссію и ассигновать въ ея распоряженіе 5 т. р. Пусть комиссія разработаетъ данныя. Пусть комиссія ѣздитъ, входитъ въ сношенія съ различными учрежденіями, приглашаетъ спеціалистовъ. Члены комиссіи могутъ быть и представителями нашими при обсужденіи вопроса о дорогѣ въ Петербургѣ.

Х. Н. Сергѣевъ заявилъ, что онъ освѣдомленъ о томъ, что въ первыхъ пяти тысячахъ верстъ проектируемыхъ жел. дорогъ будетъ и Астраханская дорога. Такимъ образомъ, — сказалъ г. Сергѣевъ,— мы близки къ осуществленію этого предпріятія. Надо серьезно заняться разработкой вопроса. Задача комиссіи будетъ не легкая: войти въ защиту городскихъ интересовъ. Тамъ борьба будетъ не такая, какъ здѣсь, сводящаяся, къ сожалѣнію, на рубль. Тамъ мы столкнемся со спеціалистами. Надо, чтобы комиссія не только собирала свѣдѣнія, но чтобы, когда насъ позовутъ, явилась во всеоружіи знанія дѣла. Комиссія изъ трехъ лицъ совершенно достаточна, но нужно избрать такихъ лицъ, которыя съумѣли-бы все сдѣлать, что возьмутъ на себя. Ей придется ѣздить и по лѣвой, и по правой сторонѣ, такъ какъ нужно узнать силы противниковъ.

А. А. Бекуновъ. Ассигновать надо тысячъ 15. Могутъ и не все истратить, но могутъ встрѣтиться и большія надобности.

С. П. Серебряковъ. Ассигновать на первое время 5 т. руб., а тамъ, если нужно будетъ, доассигнуемъ еще.

И. Г. Сергѣевъ находитъ такія крупныя ассигновки напрасными. Городу нужно только подтвердить изложенное въ запискѣ, отвезенной депутаціею въ Петербургъ. Изъ словъ Х. Н. Сергѣева, по мнѣнію И. Г., вытекаетъ, что городъ какъ будто можетъ купить себѣ дорогу. Вѣдь записка на чемъ-нибудь основана. Дума понимала, что писала

Теперь нужно только подтвердить. Записка ясна. Къ чему эти 5, 10, 15 т.? Лишніе...

С. П. Серебряковъ. Потребуются поѣздки и т. п. расходы. Вопросъ, вѣдь, чрезвычайно серьезный.

Ф. П. Неизвѣстновъ. Нѣтъ, вы позвольте, я вамъ нѣсколько словъ скажу! Мы ѣздили, но не все сдѣлали. Тамъ надо жить, караулить.

В. О. Рушевскій. Оппоненты наши говорятъ, что за правую дорогу всѣ крупные промышленники, а за лѣвую мелкіе лавочники. Это мнѣніе основано на томъ, что биржевой комитетъ ходатайствовалъ о правобережной дорогѣ. Но я знаю двухъ членовъ комитета, хотя и подписавшихся подъ ходатайствомъ, но стоящихъ за лѣвобережную дорогу. При томъ ходатайство биржеваго комитета разнорѣчиво: оно то за лѣвую, то за правую. Слѣдуетъ просить купечество опредѣленно высказаться путемъ баллотировки этого вопроса.

А. А. Бекуновъ. Но пусть рѣшатъ закрытою баллотировкою, чтобы давленія не было.

И. Г. Сергѣевъ. Мы такъ увѣрены въ святости своего ходатайства, что все это совершенно излишне и неумѣстно.

В. О. Рушевскій. Не все купечество высказалось.

И. Г. Сергѣевъ. А если выскажется за правую, значитъ мы должны отказаться отъ своего мнѣнія?

В. О. Рушевскій. Разумѣется,—нѣтъ. Но этимъ путемъ мы узнаемъ взглядъ купечества.

Х. Н. Сергѣевъ. На первомъ засѣданіи Петровскаго Общества намъ доказывали, что край нашъ питается только рыбой и что рыба наша идетъ на ю. и ю.-в. Россіи, т. е. что нужно вести дорогу непремѣнно на Царицынъ. Цифрами это не было доказано. Въ биржевомъ комитетѣ я просилъ докладчика подтвердить, что большая часть грузовъ идетъ на югъ. Я выписалъ карту, на которую ссылались. (Показываетъ карту). Гдѣ-же эти грузы, идущіе на югъ? Ихъ нѣтъ. Мы должны быть во всеоружіи на такой случай. Если здѣсь есть оппоненты, то въ Петербургѣ ихъ больше. Они не поцеремонятся въ аргументаціи. Мнѣ возражали, когда я сказалъ, что эксплоатація дороги не можетъ обходиться въ 700 руб. На Полѣсской дорогѣ она дѣйствительно обходится въ 800 р., но тамъ провозится всего 2 мил. грузовъ, а у насъ будетъ провозиться 20 мил. Это большая разница.

В. О. Рушевскій вновь настаиваетъ на опросѣ купечества.

И. Г. Сергѣевъ. У насъ гласныхъ 80 чел., изъ нихъ не менѣе 60 купцовъ. Развѣ они противъ нашего ходатайства? Зачѣмъ-же еще баллотировка?

А. А. Бекуновъ. На «правую» многіе порѣшили только потому, что насъ увѣряли, будто по лѣвому берегу дорогу не проведутъ ни въ

какомъ случаѣ. Конечно, лучше имѣть дорогу по правому берегу, чѣмъ совсѣмъ не имѣть ея. Теперь, послѣ поѣздки депутаціи, безъ сомнѣнія, они опять будутъ за лѣвобережную дорогу. Но слѣдуетъ узнать. (Шумъ, волненіе).

И. Н. Плотниковъ. У насъ идетъ вопросъ о детальной разработкѣ. Кому поручить? Какую сумму ассигновать?

Голоса. 10 тысячъ рублей! 5 тысячъ рублей! 15 тысячъ рублей!

С. П. Серебряковъ. Покуда ассигновать 5 т. р., а внести въ смѣту 10 тысячъ рублей.

А. А. Бекуновъ. Въ смѣту 15 т. р.

Результатъ этихъ дебатовъ уже извѣстенъ читателямъ изъ вчерашняго номера «Листка». («А. Л.» 1897 г. 17 декабря № 306).

Въ засѣданіи думы 15 декабря прочитанъ былъ докладъ управ[illegible] слѣдующаго содержанія: *(помѣщенъ полностію выше на стр. 480—482)*

А. А. Бекуновъ. Кто будетъ собирать свѣдѣнія?

Городской голова. Нужно найти знающихъ лицъ, даромъ работать не станутъ.

С. П. Серебряковъ. Вопросъ о жел. дорогѣ—вопросъ чрезвычайной важности, отъ его разрѣшенія зависитъ благосостояніе жителей и городскіе доходы; если дорога будетъ на Форпостѣ, тамъ сосредоточится и вся торговая дѣятельность, городскія имущества и пристани сильно обезцѣнятся, доходы съ нихъ будутъ миѳомъ.

Кто-то. На Форпостъ перейдутъ тогда рыбныя лавки, а вмѣстѣ съ ними уйдетъ и торговля.

М. И. Арустамовъ. Расходы по собиранію и разработкѣ матеріаловъ нужно отнести на счетъ домохозяевъ, пусть тратятъ на это сколько угодно.

Городской голова. Устанавливать налоги не имѣемъ права.

М. И. Арустамовъ. Если нельзя взыскать съ домохозяевъ, пусть войдутъ частнымъ образомъ между собою въ соглашеніе.

Ф. П. Неизвѣстновъ. Если дорога будетъ на Форпостѣ, то на Кутумѣ вмѣсто лавокъ замки будутъ висѣть... Зачѣмъ же мы и ѣздили тогда въ Петербургъ? не хвалясь, скажу, что я проѣздилъ 500 р., надо же что-нибудь сдѣлать, жить тамъ нужно, караулить, а не наѣздомъ дѣло дѣлать; примѣрно взять Ѳедосію—10 тыс. израсходовали, жили, хлопотали, а теперь у нихъ тамъ и портъ строятъ,—вотъ что значитъ желѣзная-то дорога.

И. Г. Сергѣевъ. Необходимо предварительно составить программу работъ: что именно и почему нужно сдѣлать?

С. П. Серебряковъ. Слѣдуетъ избрать комиссію изъ трехъ лицъ предоставить въ ея распоряженіе кредитъ до 5 т. Она соберетъ дѣнія и въ казенныхъ учрежденіяхъ, и отъ частныхъ фирмъ; мо-гъ быть, придется объѣхать всю линію будущей дороги, узнать и існить на мѣстѣ, а также обратиться къ заинтересованнымъ зем-амъ и городамъ,—можетъ быть, понадобится поѣхать и въ Петер-гъ: лица, спеціально изучившія дѣло, принесутъ тамъ пользы го-до больше, чѣмъ случайная депутація.

Ф. П. Неизвѣстновъ. Нижній съ Москвой спорили, такъ по-ть жили въ Петербургѣ,—вотъ какъ хлопочутъ-то,—ну, и добы-ь своего.

Х. Н. Сергѣевъ. Нашъ желѣзнодорожный вопросъ стоитъ на ижайшей очереди къ разрѣшенію: въ числѣ первыхъ пяти тысячъ стъ новыхъ рельсовыхъ путей находится и наша дорога,—поэтому брать матеріалы и хлопотать, чтобы вопросъ разрѣшился въ ин-есахъ города и края, необходимо теперь же, безотлагательно. Комис-я должна окончательно, точно выяснить выгоды лѣвобережнаго направ-ія, собрать, сгруппировать и освѣтить всѣ говорящія въ пользу это-направленія статистическія и др. данныя, чтобы выступить потомъ Петербургѣ, предъ спеціалистами, во всеоружіи знанія, съумѣть от-ять мѣстныя нужды и пользы; комиссіи придется объѣхать не толь-лѣвобережный, но и правобережный путь, чтобы провѣрить доводы отивниковъ и отпарировать ихъ въ случаѣ надобности; можетъ быть, дется съѣздить въ Саратовъ, Камышинъ и др. города, для попол-ія матеріаловъ и для объединенія дѣйствій, такъ какъ земства и ода Нижняго Поволжья высказались уже за лѣвобережное направ-іе,—не лишне подробно ознакомиться съ ихъ мотивировкой. Ком-ссію достаточно избрать и изъ трехъ лицъ, но желающихъ и умѣю-хъ работать.

А. А. Бекуновъ. О расходахъ комиссія представитъ, конечно, от-ъ. Чтобы не стѣснять ея дѣйствій въ случаѣ недостатка средствъ, лесообразнѣе отпустить въ ея распоряженіе 15 т., а понадобится е,—можно добавить.

С. П. Серебряковъ. На первое время достаточно 5 т.; потребуетъ больше,—войдетъ съ представленіемъ, указавъ предметы расхода.

А. А. Бекуновъ. Пока внесется и разсмотрится думою представ-іе, пока гласные подпишутъ протоколъ, можетъ пройти, какъ это насъ случается, $2^1/_2$ мѣсяца; въ такомъ же дѣлѣ, какъ настоящее, ить невозможно, комиссію не слѣдуетъ стѣснять въ расходахъ.

И. Г. Сергѣевъ. Съ такою постановкою вопроса согласиться не у. Городъ уже два года хлопочетъ о лѣвобережной дорогѣ, имѣ-ъ-же какія нибудь основанія для этого, депутаціей представлена

записка о преимуществахъ этой дороги,—матеріалы, значитъ, собраны и разработаны, теперь намъ нужно только подтвердить изложенное въ запискѣ болѣе подробными данными, на это же 15 т. слишкомъ много; изъ словъ гг. Серебрякова и Бекунова выходитъ, какъ будто хотимъ купить дорогу: чѣмъ больше ассигнуемъ на расходы, тѣмъ вѣрнѣе достигнемъ цѣли.

В. О. Рушевскій. Въ виду возникшихъ споровъ, необходимо ясно и неопровержимо доказать справедливость изложеннаго въ городской запискѣ.

И. Г. Сергѣевъ. Кто ее оспариваетъ-то, кто? имѣютъ-ли основанія?

С. П. Серебряковъ, Потребуется много разъѣздовъ, не за свой же счетъ будутъ это дѣлать члены комиссіи; сберегаемъ жалкіе гроши, а потерять можемъ сотни тысячъ; будемъ тужить, да ужъ поздно.

В. О. Рушевскій. Дума категорически высказалась за предпочтительность лѣвобережной дороги въ интересахъ города и края, но правобережники стараются доказать ошибочность нашего взгляда, выставляя однимъ изъ главныхъ аргументовъ то, что правобережная дорога нужна крупнымъ промышленникамъ и посодѣйствуетъ развитію прогрессивнаго промышленнаго капитала, лѣвобережная-же будто бы поддерживается только мелкими промышленниками и лавочниками; съ такимъ аргументомъ намъ нельзя не считаться, необходимо въ нашихъ же интересахъ выяснить его неосновательность; я предложилъ бы обратиться съ запросомъ въ биржевое и купеческое общества: какое направленіе дороги они предпочитаютъ? Постановленія этихъ обществъ имѣли-бы громадное значеніе, такъ какъ нѣкоторые изъ дѣйствительно крупныхъ промышленниковъ подписали ходатайство о правобережной дорогѣ; необходимо же выяснить взглядъ большинства купечества.

А. А. Бекуновъ. Присоединяюсь къ заявленію В. О—ча, но нужно еще просить, чтобы вопросъ о направленіи дороги былъ разрѣшенъ въ этихъ обществахъ закрытою баллотировкою: тогда предотвратится возможность давленія крупныхъ коммерсантовъ на мелкихъ.

И. Г. Сергѣевъ. Дума является представительницей интересовъ всего населенія города; зачѣмъ же намъ обращаться въ разныя сословныя общества? Если запросить купеческое, то почему бы не запросить дворянское, мѣщанское и ремесленное? Запрашивать нѣтъ никакой надобности, совершенно излишне. Ходатайство думою возбуждено и было поддержано губернаторомъ Н. Н. Тевяшовымъ, посылалась депутація, составлялась записка; нужно теперь лишь подтвердить ходатайство, пополнить,—вотъ и все.

В. О. Рушевскій. Выясняется, что нѣкоторые высказались за правобережное направленіе только изъ опасенія отказа въ постройкѣ

лѣвобережной дороги, или долгой отстрочки этого,—теперь же они сдѣлались ярыми лѣвобережниками; постановленія биржеваго и купеческаго об-въ за лѣвобережное направленіе потому и важны, что ими опровергается главный аргументъ правобережниковъ.

Городской голова. По разработкѣ комиссіей дѣло выяснится окончательно; обращаться къ биржевому и купеческому обществамъ нѣтъ основаній.

Х. Н. Сергѣевъ. Въ доказательство того, насколько намъ необходимо *самимъ* заняться разработкой вопроса, а не довѣряться сторонним и случайнымъ преподавателямъ, позволю себѣ сдѣлать маленькую иллюстрацію.—Въ первомъ докладѣ по желѣзнодорожному вопросу въ Петровскомъ Обществѣ докладчикъ утверждалъ, что Астрах. рыбные грузы преимущественно идутъ на югъ и юго-западъ, а когда я при второмъ докладѣ попросилъ доказать это цифрами, то г. Малышевъ указалъ мнѣ на выставленную имъ карту изданія Министерства Путей Сообщенія, но не хотѣлъ потрудиться прочесть просимыхъ мною цифръ. Впослѣдствіи я досталъ эту карту и на ней (г. Сергѣевъ положилъ при этомъ карту на столъ), какъ можете сами убѣдиться, цифръ движенія рыбныхъ грузовъ на Царицынъ и далѣе отдѣльно не показано, и слѣдовательно эта карта не можетъ дать ни малѣйшаго понятія о движеніи рыбнаго груза, т. е. не доказываетъ того, что ею хотѣли доказать, между тѣмъ эффектъ докладчикомъ былъ произведенъ, впечатлѣніе получилось и, какъ результатъ этого, явилось ходатайство отдѣльныхъ промышленниковъ о правобережномъ направленіи. Не было-бы оппонентовъ, не было-бы тогда и борьбы; разъ же они есть, то намъ необходимо бороться, необходимо опровергать ихъ аргументы.

И. Г. Сергѣевъ. Если-бы и оппонентовъ не было, городу все равно нужно разработать и подтвердить свое ходатайство.

Х. Н. Сергѣевъ. Другой примѣръ обращенія съ цифрами. Первый докладчикъ Петровскаго Общества, между прочимъ, утверждалъ, что годовая эксплоатація версты жел. дороги обходится въ 700 р.; я возражалъ, что такая цифра немыслима, и доказалъ это точными справками; теперь докладчикъ выискалъ, что эксплоатація Полѣсской дороги обходится въ 868 руб., но дорога всего-то перевозитъ два мил. пуд. грузовъ въ годъ, тогда какъ годичное движеніе по Астрах. дорогѣ исчисляется самимъ докладчикомъ въ 20 милл. пудовъ,—разница, думаю, громадная; содержаніе подвижного состава на нашей дорогѣ, конечно, будетъ стоить гораздо дороже, чѣмъ на Полѣсской, почему и эксплоатація тутъ не можетъ обойтись въ 700 р.,—утверждать противное странно; подобными возраженіями насъ будутъ забивать и въ

Петербургѣ, можетъ быть, еще смѣлѣе, чѣмъ здѣсь; нужно быть подготовленными.

В. О. Рушевскій. Г. Малышевъ увѣрялъ, что за лѣвобережный путь стоятъ только лавочники и домовладѣльцы; чтобы опровергнуть это, я и настаиваю на необходимости запросить биржевое и купеческое об-ва; тѣмъ болѣе это нужно, что увѣреніе г. Малышева сдѣлалось достояніемъ газетъ, получило огласку.

И. Г. Сергѣевъ. Изъ числа 80 гласныхъ нашей думы до 50 купцовъ, никто изъ нихъ не возражалъ противъ ходатайства о лѣвобережной дорогѣ, — вотъ вамъ и мнѣніе купечества, оно уже вполнѣ опредѣлилось. Зачѣмъ-же обращаться въ об-ва? Право ходатайствовать объ удовлетвореніи мѣстныхъ пользъ и нуждъ по городовому положенію принадлежитъ думѣ, и она этимъ правомъ уже воспользовалась; представительницею интересовъ населенія является дума, а не разныя отдѣльныя общества, мнѣнія ихъ для думы необязательны; находятся желающіе оспаривать наше ходатайство, ну, и пусть оспариваютъ, мы же должны его подтвердить и отстоять въ подлежащихъ учрежденіяхъ, - это наша обязанность.

Ф. П. Неизвѣстновъ. Одинъ уѣхалъ, другой не пришелъ,—вотъ вамъ и биржевое общество. Кого спрашивать-то и зачѣмъ? У насъ есть дума, она постановила, остается только хлопотать.

А. А. Бекуновъ. Все таки мнѣнія биржеваго и купеческаго об-въ, въ виду образованіи партіи правобережниковъ, имѣютъ большое значеніе, могутъ нѣкоторыхъ разубѣдить, а сомнѣвающихся—окончательно убѣдить;—нѣтъ сомнѣнія, что оба об-ва выскажутся за лѣвобережное направленіе, отчего-же и не обратиться къ нимъ? Поддержка далеко не лишняя.

И. Г. Сергѣевъ. Отпустить, согласно доклада управы, 3 т. р., вполнѣ достаточно.

Голоса. Мало... 5 тысячъ на первый разъ...

Другіе. И этого не достанетъ... ассигновать сразу 10 т., будутъ брать по мѣрѣ надобности...

А. А. Бекуновъ. Я предлагаю внести въ смѣту 15 т., а пока отпустить 10 тысячъ.

И. Г. Сергѣевъ. Нѣтъ надобности расходовать 10—15 т., достаточно и трехъ, еще останется.

Х. Н. Сергѣевъ. Расходы потребуются значительные, свѣдѣнія о промышленности придется собирать на мѣстахъ производства, а это сопряжено съ расходами, но надобности въ 15 т. все-же не предвидится.

С. П. Серебряковъ. Въ смѣту внести можно 10 т., а теперь выдать 5 т.; къ собиранію и разработкѣ матеріаловъ нужно приступить немедленно,—съ противной стороны работаютъ и день, и ночь.

Х. Г. Сергѣевъ. У города масса расходовъ, сведемъ ли концы съ концами? Разсмотримъ смѣту, тогда и увидимъ,—сколько можно ассигновать; теперь 10—15 т. давать незачѣмъ.

А. А. Бетгихеръ. Кому вы повѣрите, если и теперь сомнѣваетесь? Деньги будутъ расходоваться комиссіей, и она представитъ въ нихъ отчетъ, чего же тутъ опасаться?

Голоса. 10 тысячъ... 10 тысячъ...

Затѣмъ приступаютъ къ избранію комиссіи. Многіе предлагаютъ И. Г. Сергѣева, но онъ категорически отказывается.

Ф. П. Неизвѣстновъ. И прошлый разъ не поѣхалъ, и теперь не хочетъ... согласись, И. Г—чъ!... въ Петербургъ можно и не ѣздить, взгляни хоть на дѣло-то...

(«Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 17 декабря № 2617).

CLXXVIII.

Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ.

(Указавъ на группы, интересы которыхъ въ спорѣ о направленіи Астр. жел. дороги опредѣленно выяснились, авторъ вкратцѣ повторяетъ главнѣйшіе доводы Ѳ. С. Малышева въ защиту правобережнаго направленія Астрах. жел. дороги).

До сихъ поръ въ спорѣ о направленіи Астрах. жел. дороги вполнѣ опредѣленно выяснены лишь интересы Астрах. домовладѣльцевъ и мелкихъ торговцевъ, Ряз.-Уральской жел. дороги, крупныхъ промышленниковъ (рыбныхъ прежде всего) и, наконецъ, отчасти Юго-Восточнаго об-ва ж. д. Интересы желѣзнодорожныхъ обществъ, конечно, являются совершенно частными интересами, чуждыми не только общегосударственнымъ, но даже и мѣстнымъ; они могутъ имѣть значеніе лишь поскольку находятся въ соотвѣтствіи съ общимъ ходомъ экономическихъ отношеній. Вотъ почему эти интересы если и защищаются, то исключительно подъ прикрытіемъ соображеній или мѣстнаго, или общегосударственнаго характера. Вотъ почему и при оцѣнкѣ происковъ той или иной желѣзнодорожной компаніи необходимо становиться на общую точку зрѣнія и разсматривать, насколько съ ней согласуются тѣ или иные частные интересы.

Въ виду того, что Ряз.-Уральское об-во въ очень знаменательной степени заинтересовано въ постройкѣ линіи отъ Камышина на Астрахань, его агитація приняла весьма грандіозные размѣры. Посылаются аршинныя телеграммы съ подробными описаніями будущихъ

благъ отъ дороги для Астраханцевъ; въ полемикѣ не брезгуютъ ничѣмъ, чтобы очернить противниковъ. Если мы взглянемъ на карту и на товарное движеніе, то все это станетъ вполнѣ понятнымъ. До постройки линіи отъ Камышина на Тамбовъ, передатчиками и получателями товаровъ съ южной и средней части Волги являлись главнымъ образомъ Царицынъ и Саратовъ. И тотъ и другой пунктъ связывались со всей Россіей жел. дорогой и, конечно, совершенно затирали торговлю междулежащихъ пунктовъ. Такъ, напр., въ то время, какъ въ 1892 году Царицынъ получилъ съ Волги сверху 26,419 тыс. пудовъ, снизу 16.512 тыс. пудовъ, а отправилъ на Волгу вверхъ 5.331 т. пуд. и внизъ 1.752, всего 50.014 тыс. пудовъ, все движеніе товарное черезъ Камышинъ достигало лишь 1.092 тыс. пудовъ или почти въ 50 разъ менѣе. При этомъ главную массу грузовъ, прошедшихъ черезъ Камышинъ, составлялъ хлѣбъ, отправленный вверхъ и внизъ по Волгѣ (929 тыс. пуд.), очевидно стянутый изъ ближайшихъ селъ и деревень. Съ постройкой дороги отъ Камышина на Тамбовъ этой новой линіи пришлось конкурировать съ двумя почти параллельно идущими дорогами, отъ Царицына и Саратова, къ центру Россіи. По самому своему положенію, и та и другая линія имѣютъ громадное преимущество передъ Камышинской. Царицынская линія гораздо ближе къ югу и западу Россіи. Саратовская гораздо лучше связана съ Заволжьемъ, среднимъ и отчасти верхнимъ Поволжьемъ. За обѣими линіями къ тому-же первенство по времени постройки. Линіи Камышинъ—Тамбовъ пришлось отвлекать товарное движеніе отъ привычныхъ путей; никакихъ данныхъ для этого она не имѣла. И дѣйствительно, въ то время, какъ черезъ Царицынъ прошло въ 1894 году уже около 69 мил. пудовъ, черезъ Камышинъ (только что передъ тѣмъ соединенный съ общей соединенной желѣзнодорожной сѣтью) всего лишь 1 мил. съ небольшимъ. Отбить у сосѣдей насиженные рынки не такъ-то легко,—вотъ почему всѣ старанія сводятся къ пріобрѣтенію новыхъ. Однимъ изъ такихъ рынковъ и является Астрахань. Съ проведеніемъ линіи Астрахань-Камышинъ у рязано-уральцевъ является надежда отвлечь къ себѣ хотя-бы часть товаровъ, нынѣ идущихъ на Царицынъ и въ другія мѣста по Волгѣ. Мизерная надежда! Напрасно въ докладѣ г. Бернарда дѣлаются предположенія о томъ, что Астрах. рыба, идущая въ количествѣ 7 мил. пудовъ по Волгѣ до Нижняго, Казани, Самары, Саратова и т. д., пойдетъ на Камышинъ. Никто, конечно, не станетъ десятки разъ перегружать свой товаръ для удовольствія рязано-уральцевъ. Такія предположенія указываютъ на очень многое и прежде всего на то, что у высказывающаго ихъ нѣтъ прочной почвы подъ ногами. Не пойдутъ на Камышинъ и тѣ товары, которые нынѣ идутъ черезъ Царицынъ на югъ и западъ Россіи; а значеніе товарнаго движенія въ этомъ направленіи въ будущемъ ста-

нетъ несомнѣнно еще большимъ, чѣмъ теперь. Астраханско-Камышинская линія если что и повезетъ, то только часть грузовъ, проходящихъ изъ Астрахани въ сѣверную половину Россіи и обратно, а также грузы, собранные изъ района, по которому пройдетъ желѣзнодорожное полотно; какъ на такіе возможные грузы, указываютъ на продукты земледѣлія, скотоводства, соль и т. д. Указаніе на эти послѣдніе грузы, а также на возможность развитія и процвѣтанія лѣваго берега Волги, — является положительнымъ аргументомъ, которымъ охотно и постоянно пользуются лѣвобережники, защищая дорогое имъ направленіе; другимъ аргументомъ, отрицательнаго свойства, является указаніе на то, что при проведеніи дороги на Царицынъ городъ перейдетъ на Форпостъ и погибнетъ. Этотъ послѣдній пунктъ есть «гвоздь», основной рычагъ всей аргументаціи лѣвобережниковъ.

И это весьма характерно. Вся эта желѣзнодорожная шумиха лишній разъ и при томъ весьма ярко показываетъ, что никакая экономическая группа не можетъ, отказавшись отъ своихъ узкихъ интересовъ, стать на почву общихъ интересовъ цѣлаго. Во всѣхъ этихъ заявленіяхъ: «лучше совсѣмъ не надо дороги, чѣмъ проводить ее по правой сторонѣ», «я стою за дорогу по лѣвому берегу,—или дороги намъ совсѣмъ не надо», въ этой неспособности слушать чужое мнѣніе ярко сказывается неясное и грубое пониманіе даже своихъ групповыхъ интересовъ. Оно и понятно. Исторія никогда не давала возможности группамъ отстаивать и защищать свои интересы. Въ западной Европѣ, съ ея болѣе развитой общественной и экономической жизнью, гдѣ группы населенія научились понимать взаимную связь и зависимость отдѣльныхъ частей государства другъ отъ друга, гдѣ развиты въ обществѣ самодѣятельность, привычка самимъ и разбираться, и рѣшать въ сложнѣйшихъ вопросахъ, тамъ выработалось умѣнье связывать свои интересы съ общими, отстаивать ихъ съ точки зрѣнія нуждъ и пользъ всего государства. А у насъ, когда обывателя призываютъ и спрашиваютъ, онъ можетъ лишь промычать: «лѣвая» или «правая», и заявить о своей органической неспособности выслушивать противное мнѣніе. Поэтому глубочайшей ироніей звучатъ слова автора статьи «Желѣзнодорожная горячка» («Астрах. Вѣстн.» № 2614) о томъ, что «обывательская точка зрѣнія опредѣляется самимъ закономъ, возложившимъ на городское управленіе заботы о пользахъ и нуждахъ мѣстнаго населенія. Это—единственно вѣрная и вполнѣ корректная точка зрѣнія. Только съ нея и необходимо обсуждать вопросъ объ Астрах. жел. дорогѣ. Финансовыя, государственныя, экономическія, стратегическія и иныя соображенія, касающіеся выбора направленія дороги, стоимости ея, системы ея постройки и порядка эксплоатаціи, непосредственно относятся къ сферѣ вѣдѣнія Прави-

тельства». Сколько во всѣхъ такихъ заявленіяхъ сознанія собственнаго безсилія и обскурантизма! Однако интересно знать, какъ это возможно правильно обсуждать вопросъ «съ точки зрѣнія мѣстныхъ нуждъ и интересовъ»? Развѣ-жъ Астрах. губернія самостоятельное государство, развѣ-жъ ея процвѣтаніе, направленіе и ходъ мѣстной жизни не зависитъ отъ процвѣтанія всей Россіи?

Любой вопросъ получаетъ тѣмъ болѣе полное и лучшее освѣщеніе, чѣмъ на болѣе общую и широкую точку зрѣнія, и притомъ научную, онъ ставится. Только связавъ мѣстныя нужды съ общими, только освѣтивъ ихъ съ общей точки зрѣнія, и можно ихъ дѣйствительно выяснить.

Основной смыслъ жел. дорогъ заключается въ томъ, что они сближаютъ между собой различные пункты страны, приближая производителя къ рынку. Такимъ образомъ желѣзныя дороги имѣютъ значеніе лишь для той части продуктовъ, которая предназначена въ обмѣнъ. Поэтому съ проведеніемъ жел. дорогъ мѣновое хозяйство неизбѣжно развивается на счетъ натуральнаго. На общемъ рынкѣ различные производители приходятъ между собой въ столкновеніе и, конечно, побѣда остается за тѣмъ, чьи товары дешевле и лучше. Вотъ почему развитіе мѣнового хозяйства характеризуется прежде всего побѣдой крупнаго капитала надъ мелкимъ. Въ тѣхъ же отрасляхъ производства (напр., земледѣліе), гдѣ техника мало развита и главную роль играютъ природа и трудъ, побѣда остается за тѣми производителями, которые, благодаря болѣе выгоднымъ природнымъ условіямъ, могутъ производить данные продукты дешевле и лучше. Вотъ почему при развитіи мѣнового хозяйства и желѣзнодорожной сѣти отдѣльные районы страны начинаютъ производить то, что по мѣстнымъ условіямъ наиболѣе способно къ развитію, пріобрѣтая остальное путемъ обмѣна.

Если мы, ставъ на эту точку зрѣнія, попробуемъ приподнять завѣсу будущаго, то мы увидимъ, что съ развитіемъ мѣнового хозяйства, такія отрасли промышленности, какъ земледѣліе, въ Астрах. губерніи не будутъ развиваться. Если теперь земледѣліе находится здѣсь въ крайне жалкомъ состояніи, то въ будущемъ, съ удешевленіемъ и улучшеніемъ транспорта, станетъ вполнѣ яснымъ, что выгоднѣе покупать хлѣбъ, обращая свободныя рабочія руки въ тѣ отрасли промышленности, которыя по мѣстнымъ условіямъ имѣютъ за собой будущее. Тоже, хотя и не такъ увѣренно, можно сказать о скотоводствѣ. И теперь (а въ будущемъ еще болѣе) край живетъ рыбнымъ дѣломъ и транзитомъ.

На улучшеніе этихъ и связанныхъ съ ними отраслей промышленности и должно быть направлено вниманіе всякаго Астраханца

дѣйствительно заботящагося о своемъ родномъ краѣ и желающаго притомъ видѣть «дальше своего носа». Изъ Астрахани рыба, нефть и другіе продукты идутъ или вверхъ по Волгѣ на Нижній, Казань, Саратовъ и т. д. или черезъ Царицынъ — на югъ, западъ и сѣверъ. Главными рыбными рынками являются такимъ образомъ сѣверные, южные и западные. Первые главнымъ образомъ обслуживаются Волгой; ко вторымъ ближайшимъ передаточнымъ пунктомъ является Царицынъ. Данныя послѣдней переписи указываютъ, что за послѣдніе годы преимущественно росъ югъ и западъ Россіи. И сельское, и городское населеніе здѣсь растетъ въ поражающей прогрессіи. Такъ, напр., съ 1885 г. по 1897 г. населеніе въ Новороссійскихъ губерніяхъ возросло на 35,03%, юго-западныхъ на 29,5%, тогда какъ центральныхъ промышленныхъ всего на 8,2% и въ центральныхъ земледѣльческихъ на 3,2% *). Если мы къ тому же обратимъ вниманіе на то, что съ проведеніемъ Архангельской дороги и Сибирской на сѣверныхъ рынкахъ Астрах. рыба встрѣтится съ болѣе дешевой и хорошей рыбой, то станетъ вполнѣ понятнымъ, что Южная и Западная Россія являются не только наиболѣе удобными рынками для сбыта Астрах. товаровъ, но и такими, которые растутъ въ страшной прогрессіи, вполнѣ гарантируя постоянный и доходный сбытъ. Забота о томъ, чтобы возможно удобнѣе связать эти рынки съ краемъ, является поэтому работой первостепенной важности. Уже установившіяся и устанавливающіяся торговыя отношенія вполнѣ подтверждаютъ вышесказанное. Вотъ почему, по нашему мнѣнію, правобережная линія гораздо болѣе соотвѣтствуетъ дѣйствительнымъ нуждамъ края. Вотъ почему и аргументація правобережниковъ отличается такой логичностью и ясностью: у нихъ есть прочная почва подъ ногами.

Однако, «если проведутъ дорогу по правой сторонѣ, то Астрани будетъ конецъ черезъ какихъ-нибудь 50 лѣтъ», «городъ уничтожится, даже храмы наши упадутъ»,—хоромъ вопятъ лѣвобережники. Почему же, не смотря на эти вопли, до сихъ поръ не привели ни одного примѣра, чтобы городъ съ устройствомъ вокзала на той сторонѣ рѣки перемѣщался туда? И наоборотъ, масса примѣровъ указываетъ, что съ проведеніемъ жел. дороги городъ растетъ. Боязнь потерять ренту за свои дома такъ велика, что ослѣпляетъ умъ, и человѣкъ можетъ лишь повторять «не надо», «лучше 2—4—5 лѣтъ». Только 5 лѣтъ придется ждать лѣвобережной [illegible] Позволимъ себѣ въ этомъ усомниться. Постройка мостовъ черезъ рядъ рѣкъ и рѣчекъ не такъ-то скоро осуществляется. Приве-

*) «Новое Слово», іюнь, стр. 108, ст. Михайловскаго.

Авт.

демъ по этому поводу первую попавшуюся историческую справку. «Александровскій мостъ» черезъ Волгу—образцовая и грандіозная постройка; и когда онъ строился, конечно, и изысканія, и самая постройка велись гораздо тщательнѣе, чѣмъ можно того ждать здѣсь. Однако, вотъ что можно прочесть у Монастырскаго въ «Спутникѣ по Волгѣ». Первый проектъ Александровскаго моста былъ составленъ въ 1874 г., причемъ стоимость его была опредѣлена въ 2.300 тыс. рублей металлическихъ, а разстояніе въ 612 саж. Дальнѣйшія изысканія указали на неудобство выбраннаго мѣста; по новымъ изысканіямъ было рѣшено его строить въ 20 верстахъ выше Сызрани. При этомъ мостъ былъ уже оцѣненъ въ 2.913 тыс. руб. металлич. Взялся его строить Струве съ обязательствомъ окончить къ 1877 г. къ 5 апрѣля, но скоро убѣдился въ невыгодности предпріятія и отказался. На тѣхъ же условіяхъ постройку взялъ на себя инженеръ Михайловскій. «Онъ согласился на всѣ условія расторгнутаго контракта, взялъ на себя расходы, произведенные Струве, по его конторской книгѣ, и принялъ всѣ оставшіеся матеріалы съ полной оплатой по счету Струве. Срокъ окончанія постройки продленъ на 1 годъ, «т. е., по 5 апрѣля 1878 года». Но вскорѣ положеніе Михайловскаго, какъ строителя моста, сдѣлалось тяжелымъ... Потребовалась новая передѣлка проекта; при чемъ стоимость моста опредѣлена въ 4.630,000 руб. металлическихъ, по курсу $6^1/_2$ м. руб. кредитныхъ». Обошелся онъ въ конечномъ счетѣ въ 4.773,487 руб. металлическихъ или 7 милл. руб. кредитныхъ и былъ открытъ 30 августа 1880 г. Итакъ, обошелся мостъ въ два слишкомъ раза дороже противъ первоначальной смѣты и былъ построенъ нѣсколькими годами позже, чѣмъ предполагалось. Такова судьба трудныхъ техническихъ сооруженій *).

При оцѣнкѣ жел. дороги надо еще принимать во вниманіе ея удобство и скорость движенія по ней. Нечего и говорить, что и въ этомъ отношеніи всѣ данныя говорятъ не за лѣвобережное направленіе.

Въ думскомъ докладѣ 15 декабря совершенно правильно указывается на то, что дебаты по желѣзнодорожному вопросу выяснили недостаточность фактическаго матеріала, имѣющагося на лицо; остается несовсѣмъ выясненнымъ вопросъ о характерѣ мѣстностей, по которымъ пройдетъ жел. дорога, ея длина, что она повеземъ и т. д. Къ сожалѣнію, не имѣя точныхъ данныхъ, дума заранѣе предрѣшила

*) *Примѣчаніе.* Во что-же обойдется и во сколько лѣтъ окончится постройка 9-ти мостовъ (въ томъ числѣ черезъ Бузанъ, который мало-чѣмъ уже коренной Волги) и 40-верстной гати на пространствѣ отъ Астрахани до Сентовки?

Авт.

вопросъ въ пользу Камышинской линіи и избрала въ комиссію лишь сторонниковъ лѣвобережнаго направленія. Это не только очевидная, но и сознательная ошибка, нарочитое предрѣшеніе вопроса, сдѣланное въ интересахъ той наименѣе многочисленной группы населенія, къ которой почти исключительно принадлежатъ гласные городской думы. («Астрах. Листокъ» 1897 г. 19 декабря № 308).

П. Ровскій.

CLXXIX.

Маленькое поясненіе къ предъидущей статьѣ.

(Поясняя съ своей стороны, что домовладѣльцевъ г. Астрахани, интересы которыхъ затрогиваются при правобережномъ направленіи жел. дороги, можно въ данномъ случаѣ раздѣлить на двѣ группы, авторъ указываетъ на устройство въ Астрахани главной желѣзнодорожной станціи и устройство постоянной переправы черезъ Волгу, какъ на вѣрное, по его мнѣнію, средство удержать за городомъ и ту часть товарнаго оборота, которая могла-бы отойдти на Форпостъ).

Г. П. Ровскій, авторъ напечатанной выше статьи, говоритъ, между прочимъ, что въ желѣзнодорожномъ вопросѣ пока выяснились интересы лишь нѣкоторой части обывателей,—интересы, соприкасающіеся съ улучшеніемъ связи г. Астрахани съ другими частями государства. Въ числѣ группъ, интересы коихъ авторъ статьи называетъ выяснившимися, онъ полагаетъ и Астрах. домовладѣльцевъ.

Къ этому мѣсту статьи мы считаемъ полезнымъ сдѣлать маленькое поясненіе. А именно, необходимо оговориться, что домовладѣльцевъ въ данномъ случаѣ можно раздѣлить на двѣ группы: 1) *сознательно* отстаивающихъ наименѣе выгодное (лѣвобережное) направленіе и 2) такихъ, которые заблуждаются въ пониманіи своихъ интересовъ.

Первые домовладѣльцы, т. е. сознательно отстаивающіе наименѣе выгодное для города направленіе дороги, владѣютъ такими домами, которые приносятъ доходъ только за отсутствіемъ въ Астрахани болѣе хорошихъ построекъ; домовладѣльцы этой категоріи совершенно ясно понимаютъ, что желѣз. дорога, оживляющая городъ, привлечетъ новые капиталы, которые, будучи обращены на эксплоатацію и улучшеніе уже имѣющихся недвижимыхъ имуществъ (домовъ, лавокъ, складовъ и пр.), или на постройку новыхъ, несомнѣнно понизятъ доходность старыхъ и неудобныхъ, не соотвѣтствующихъ нынѣшнимъ ус-

ловіямъ жизни и торговли,— построекъ, которыя нынѣ нанимаются лишь за неимѣніемъ лучшихъ. Этого сорта домовладѣльцы *не желаютъ*, въ сущности, *никакой дороги*, но не смѣютъ объ этомъ прямо заявить, изъ боязни быть единодушно освистанными всей публикой. Поэтому они, прикрываясь благочестивымъ флагомъ «интересовъ г. Астрахани», отстаиваютъ лѣвобережное направленіе, понимая, что оно *не обѣщаетъ Астрахани* того грандіознаго развитія, которое предвидится при правобережномъ.

Другая часть домовладѣльцевъ, *живущая не исключительно доходомъ* съ плохо-устроенныхъ домовъ, а имѣющая и другія дѣла, только потому стоитъ за лѣвую дорогу, что *ошибочно* вѣритъ въ будущія потери для города отъ правой дороги,—ошибочно боится перехода на ту сторону городской торговли и пристаней. Объ этой части домовладѣльцевъ смѣло можно сказать, что она пристала къ лѣвобережникамъ и поддерживаетъ ихъ *по грустному недоразумѣнію*. Пристани уже потому не перейдутъ на ту сторону, что самая главная масса товаровъ идетъ черезъ нихъ во время навигаціи и для направленія по водѣ, а не по рельсовому пути. Пристани же въ городѣ тѣсно связаны со всѣми коммерческими и торговыми учрежденіями, которыя суть и будутъ въ самомъ городѣ (банки, конторы, казначейства, биржа и пр.), а потому и ради меньшей части товаровъ, которые пойдутъ по жел. дорогѣ, никто пристаней на ту сторону не переведетъ.

Но имѣется *вѣрное средство* удержать за городомъ и ту часть товарнаго оборота, которая могла-бы отойдти на Форпостинскую сторону: это *средство—устройство въ самой Астрахани главной желѣзнодорожной станціи и устройство постоянной переправы черезъ Волгу.*

Вотъ о чемъ дѣйствительно *слѣдуетъ* хлопотать,—вотъ *куда* должны устремить свои усилія граждане, если они желаютъ добра *всему* городу, а не сохраненія за немногими лицами преимуществъ существующихъ *только* по причинѣ того, что городъ нашъ «глухой». Эти лица желали-бы навсегда сохранить его такимъ «глухимъ»,—въ этомъ всѣ ихъ упованія... («Астрах. Листокъ» 1897 г. 19 декабря № 308).

CLXXX.

Свѣдѣнія о количествѣ паровыхъ и парусныхъ судовъ приходящихъ въ Астрахань и на 9-ти и 12-ти футовые рейды.

(Изъ доклада Астраханскаго биржеваго комитета общему собранію членовъ биржеваго общества).

Астраханскій биржевой комитетъ, обсудивъ, согласно предложенія г. губернатора, вопросъ о введеніи въ г. Астрахани портоваго управленія, составилъ докладъ для представленія общему собранію членовъ биржеваго общества, происходившему 26 ноября. Изъ этого доклада видно, что судовое дѣло по р. Волгѣ и по морю, возрастая изъ года въ годъ, развилось въ настоящее время до обширныхъ размѣровъ; такъ, по имѣющимся свѣдѣніямъ за три послѣднихъ года къ городскимъ пристанямъ прибыло судовъ: въ 1894 году: пароходовъ 840, баржей 2100, прочихъ судовъ 3279, плотовъ 92, рабочихъ на судахъ было 49,300 чел.; въ 1895 г.: пароходовъ 867, баржей 2066, проч. судовъ 3310, плотовъ 46, рабочихъ на судахъ было 50,250 челов.; въ 1896 г.: пароходовъ 882, баржей 2715, прочихъ судовъ 2904, плотовъ 62, рабочихъ на судахъ было 59,500 человѣкъ.

Приведенныя цифры далеко ниже дѣйствительности, но и онѣ убѣждаютъ въ томъ, что по рр. Волгѣ, Болдѣ и Цареву расположенъ на протяженіи слишкомъ 20 вер. караванъ судовъ, который по справедливости можетъ быть названъ пловучимъ городомъ съ населеніемъ въ 60,000 чел. Стоимость грузовъ на судахъ этого многочисленнаго флота, какъ и самый флотъ, представляетъ весьма значительную цѣнность; каждое судно само по себѣ, безъ товара, уже капиталъ, иногда цѣлое состояніе для владѣльца его; за время навигаціи на этихъ судахъ перебываетъ разныхъ товаровъ до 450 милл. пудовъ на сумму до 300 милл. рублей.

Тоже можно сказать и про флотъ, останавливающійся для разгрузки на 9 и 12 фут. рейдахъ, который представляетъ еще большую цѣнность по размѣрамъ паровыхъ судовъ; рейдъ имѣетъ въ радіусѣ до 35 верстъ.

Ежегодно на Астраханскихъ рейдахъ Каспійскаго взморья въ теченіе 7 и 8 навигаціонныхъ мѣсяцевъ перебываетъ до 13,000 судовъ каботажнаго и заграничнаго плаванія, причемъ приходитъ иногда до 1000 судовъ въ день; ежегодно перевозится съ Астрах. рейдовъ въ Астрахань болѣе 213 милл. пуд. морскаго каботажнаго и заграничнаго груза. По свѣдѣніямъ Астраханской таможни за 1896 годъ: въ при-

ходѣ паровыхъ судовъ было 4,529, парусныхъ 1,733; въ отходѣ паровыхъ 4,536, парусныхъ 1,848, итого 12,546. Вмѣстимость въ ластахъ: въ приходѣ паровыхъ 1.366,232, парусныхъ 257,316; въ отходѣ паровыхъ 1.368,731, парусныхъ 258,632, итого 3.250,911. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 28 ноября № 2599).

CLXXXI.

Ошибки, незнаніе или намѣренная подтасовка?

Отвѣтъ Ѳ. С. Малышеву *).

Въ залѣ почтеннаго Петровскаго Общества недавно былъ прочитанъ докладъ, посвященный вопросу о «наивыгоднѣйшемъ направленіи Астраханской желѣзной дороги» и претендовавшій на значеніе, яко-бы, серьезнаго научнаго изслѣдованія. Докладъ привлекъ многочисленную публику, вызвалъ изъ ея среды кое-какія слабыя возраженія, затѣмъ былъ напечатанъ полностью въ обѣихъ Астраханскихъ газетахъ и, получивъ такимъ образомъ, широкую огласку, пріобрѣлъ громкую извѣстность. Имя докладчика Ѳ. С. Малышева, благодаря этому, нѣкоторымъ образомъ записано на скрижаляхъ мѣстной исторіи, и онъ самъ, вѣроятно, чувствуетъ себя на верху славы, считаетъ себя доблестнымъ героемъ Астраханскаго дня. Пусть будетъ такъ,—согласенъ, но пусть только г. Малышевъ будетъ героемъ не одного лишь того дня, когда онъ читалъ свой рефератъ: я готовъ охотно возложить на его голову еще разъ вѣнокъ славы, и пусть онъ появится передъ Астраханскимъ обществомъ вторично увѣнчаннымъ; но не моя вина, если, на этотъ разъ, вѣнокъ окажется сплетеннымъ изъ цвѣтовъ, наиболѣе соотвѣтствующихъ дѣйствительному значенію подвига г. Малышева.

Факты, въ настоящій моментъ нашей общественной жизни, когда идетъ вопросъ о нашемъ пріобщеніи къ желѣзнодорожной сѣти всего государства, должны быть названы своимъ именемъ, должны быть освѣщены ровнымъ и яркимъ свѣтомъ истины, а не отражены при помощи выпуклыхъ и вогнутыхъ зеркалъ, гдѣ всѣ линіи предметовъ принимаютъ то именно положеніе, которое требуется въ цѣляхъ доклада на глазахъ оторопѣвшей и озадаченной публики. И я беру на

*) Помѣщаемая выше статья г. завѣдующаго Астрах. городской станціей Рязанско-Уральской жел. дороги А. В. Владимірскаго отпечатана особою брошюрою, подъ такимъ заглавіемъ: «Ошибки, незнаніе или намѣренная подтасовка? Отвѣтъ Ѳ. С. Малышеву. А. Владимірскаго. Спб. 1897. 8°. 56 стр.—Какъ видно изъ содержанія брошюры, г. Владимірскій имѣетъ въ виду докладъ г. Малышева, читанный 23 октября 1897 г. въ Петровскомъ Об-вѣ изслѣд. Астрах. края и отпечатанный въ настоящемъ «Сборникѣ» на стран. 284—305.

себя задачу показать, что рефератъ г. Малышева долженъ быть отнесенъ именно къ разряду тѣхъ докладовъ, гдѣ главную роль играютъ ловкость подтасовокъ, быстрота передержекъ, гдѣ герой открытой сцены исключительно приковываетъ къ себѣ вниманіе публики развязностью и апломбомъ и гдѣ всѣ средства возможны и терпимы, лишь бы только былъ достигнутъ быстрый и дешевый эффектъ. Мы знаемъ уже, что г. Малышевъ насладился плодами этого дешеваго эффекта; такъ пусть же на сегодняшній разъ будетъ выяснено, какою цѣною и какими средствами добыты эти результаты, въ ущербъ чему они играютъ на руку, и кто въ дѣйствительности тотъ, кому аплодировала озадаченная публика. Повторяю, я беру на себя эту отвѣтственную задачу освѣщенія и въ качествѣ одного изъ представителей мѣстнаго общества, для котораго предметъ доклада г. Малышева близокъ сердцу, какъ вопросъ наиболѣе жгучій нашей помѣстной жизни и нашего благополучія, и въ качествѣ представителя той желѣзнодорожной корпораціи, которую докладчикъ позволилъ себѣ во всеуслышаніе самымъ неприличнымъ образомъ оскорбить. Мнѣ нечего, подобно г. Малышеву, маскироваться, я не нуждаюсь въ «костюмѣ на прокатъ», и выступаю съ настоящей замѣткой, какъ агентъ об-ва Рязанско-Уральской жел. дор., по адресу котораго было сказано референтомъ столько грубаго и оскорбительнаго. Я за собственный страхъ поднимаю такимъ образомъ перчатку, брошенную дерзкою рукою, и пусть противникъ и пославшіе его несутъ на себѣ всѣ послѣдствія того, что изготовили собственными стараніями.

Что составляетъ предметъ доклада г. Малышева, и гдѣ то главное положеніе, которое онъ тщится всѣми правдами и неправдами защитить?

Уже самое заглавіе доклада говоритъ, что рѣчь идетъ здѣсь о наиболѣе выгодномъ направленіи Астрах. жел. дороги и притомъ выгодномъ для всего Астрах. края, съ одной стороны, и для города, какъ таковаго, съ другой, со всѣми сюда входящими интересами—промышленными, торговыми, административными и интересами недвижимой собственности. Такимъ образомъ, вопросъ поставленъ на первый взглядъ какъ-будто въ правильныя и необходимыя для дѣла рамки мѣстныхъ интересовъ: имѣются въ виду интересы города и края, а не заинтересованность и выгода какихъ-либо предпринимательскихъ компаній или обществъ. Слѣдовательно, казалось бы о послѣднихъ нечего и говорить, а надо считаться лишь съ тѣмъ, что идетъ непосредственно къ дѣлу, т. е. вести рѣчь о пользѣ г. Астрахани и Астрах. края, съ нихъ начинать и ихъ однихъ имѣть постоянно въ теченіи доклада въ виду, оставляя въ сторонѣ вопросъ: кто будетъ строить необходимую дорогу и что подвигаетъ предпринимателя на строитель-

ходѣ паровыхъ судовъ было 4,529, парусныхъ 1,733; въ отходѣ паровыхъ 4,536, парусныхъ 1,848, итого 12,546. Вмѣстимость въ ластахъ: въ приходѣ паровыхъ 1.366,232, парусныхъ 257,316; въ отходѣ паровыхъ 1.368,731, парусныхъ 258,632, итого 3.250,911. («Астрах. Вѣстникъ» 1897 г. 28 ноября № 2599).

CLXXXI.

Ошибки, незнаніе или намѣренная подтасовка?

Отвѣтъ Ѳ. С. Малышеву *).

Въ залѣ почтеннаго Петровскаго Общества недавно былъ прочитанъ докладъ, посвященный вопросу о «наивыгоднѣйшемъ направленіи Астраханской желѣзной дороги» и претендовавшій на значеніе, яко-бы, серьезнаго научнаго изслѣдованія. Докладъ привлекъ многочисленную публику, вызвалъ изъ ея среды кое-какія слабыя возраженія, затѣмъ былъ напечатанъ полностью въ обѣихъ Астраханскихъ газетахъ и, получивъ такимъ образомъ, широкую огласку, пріобрѣлъ громкую извѣстность. Имя докладчика Ѳ. С. Малышева, благодаря этому, нѣкоторымъ образомъ записано на скрижаляхъ мѣстной исторіи, и онъ самъ, вѣроятно, чувствуетъ себя на верху славы, считаетъ себя доблестнымъ героемъ Астраханскаго дня. Пусть будетъ такъ,—согласенъ, но пусть только г. Малышевъ будетъ героемъ не одного лишь того дня, когда онъ читалъ свой рефератъ: я готовъ охотно возложить на его голову еще разъ вѣнокъ славы, и пусть онъ появится передъ Астраханскимъ обществомъ вторично увѣнчаннымъ; но не моя вина, если, на этотъ разъ, вѣнокъ окажется сплетеннымъ изъ цвѣтовъ, наиболѣе соотвѣтствующихъ дѣйствительному значенію подвига г. Малышева.

Факты, въ настоящій моментъ нашей общественной жизни, когда идетъ вопросъ о нашемъ пріобщеніи къ желѣзнодорожной сѣти всего государства, должны быть названы своимъ именемъ, должны быт освѣщены ровнымъ и яркимъ свѣтомъ истины, а не отражены п помощи выпуклыхъ и вогнутыхъ зеркалъ, гдѣ всѣ линіи предмето принимаютъ то именно положеніе, которое требуется въ цѣляхъ клада на глазахъ оторопѣвшей и озадаченной публики. И я беру

*) Помѣщаемая выше статья г. завѣдующаго Астрах. городской станціей Рязанско-У ской жел. дороги А. В. Владимірскаго отпечатана особою брошюрою, подъ такимъ загла «Ошибки, незнаніе или намѣренная подтасовка? Отвѣтъ Ѳ. С. Малышеву. А. Владимірск Спб. 1897. 8°. 56 стр.—Какъ видно изъ содержанія брошюры, г. Владимірскій имѣетъ въ докладъ г. Малышева, читанный 23 октября 1897 г. въ Петровскомъ Об-вѣ изслѣд. А края и отпечатанный въ настоящемъ «Сборникѣ» на стран. 284—305.

себя задачу показать, что рефератъ г. Малышева долженъ быть отнесенъ именно къ разряду тѣхъ докладовъ, гдѣ главную роль играютъ ловкость подтасовокъ, быстрота передержекъ, гдѣ герой открытой сцены исключительно приковываетъ къ себѣ вниманіе публики развязностью и апломбомъ и гдѣ всѣ средства возможны и терпимы, лишь бы только былъ достигнутъ быстрый и дешевый эффектъ. Мы знаемъ уже, что г. Малышевъ насладился плодами этого дешеваго эффекта; такъ пусть же на сегодняшній разъ будетъ выяснено, какою цѣною и какими средствами добыты эти результаты, въ ущербъ чему они играютъ на руку, и кто въ дѣйствительности тотъ, кому аплодировала озадаченная публика. Повторяю, я беру на себя эту отвѣтственную задачу освѣщенія и въ качествѣ одного изъ представителей мѣстнаго общества, для котораго предметъ доклада г. Малышева близокъ сердцу, какъ вопросъ наиболѣе жгучій нашей помѣстной жизни и нашего благополучія, и въ качествѣ представителя той желѣзнодорожной корпораціи, которую докладчикъ позволилъ себѣ во всеуслышаніе самымъ неприличнымъ образомъ оскорбить. Мнѣ нечего, подобно г. Малышеву, маскироваться, я не нуждаюсь въ «костюмѣ на прокатъ», и выступаю съ настоящей замѣткой, какъ агентъ об-ва Рязанско-Уральской жел. дор., по адресу котораго было сказано референтомъ столько грубаго и оскорбительнаго. Я за собственный страхъ поднимаю такимъ образомъ перчатку, брошенную дерзкою рукою, и пусть противникъ и пославшіе его несутъ на себѣ всѣ послѣдствія того, что изготовили собственными стараніями.

Что составляетъ предметъ доклада г. Малышева, и гдѣ то главное положеніе, которое онъ тщится всѣми правдами и неправдами защитить?

Уже самое заглавіе доклада говоритъ, что рѣчь идетъ здѣсь о наиболѣе выгодномъ направленіи Астрах. жел. дороги и притомъ выгодномъ для всего Астрах. края, съ одной стороны, и для города, какъ таковаго, съ другой, со всѣми сюда входящими интересами—промышленными, торговыми, административными и интересами недвижимой собственности. Такимъ образомъ, вопросъ поставленъ на первый взглядъ какъ-будто въ правильныя и необходимыя для дѣла рамки мѣстныхъ интересовъ: имѣются въ виду интересы города и края, а не заинтересованность и выгода какихъ-либо предпринимательскихъ компаній или обществъ. Слѣдовательно, казалось бы о послѣднихъ нечего и говорить, а надо считаться лишь съ тѣмъ, что идетъ непосредственно къ дѣлу, т. е. вести рѣчь о пользѣ г. Астрахани и Астрах. края, съ нихъ начинать и ихъ однихъ имѣть постоянно въ теченіи доклада въ виду, оставляя въ сторонѣ вопросъ: кто будетъ строить необходимую дорогу и что подвигаетъ предпринимателя на строитель-

ство. Но г. Малышевъ, забывая съ перваго же сдѣланнаго имъ шага о своей задачѣ, сразу обрушивается, уже въ вступительной части доклада, на воображаемаго противника и конкурента и спѣшитъ затемнить мысль слушателей призракомъ какого-то враждебнаго интересамъ города проекта, причемъ тутъ-же попутно даетъ и компрометтирующую аттестацію этому врагу. Отсюда вытекаетъ и весь характеръ доклада: онъ преимущественно полемическій, при чемъ полемическій при содѣйствіи никуда негодныхъ средствъ.

Не успѣвъ обмолвиться двумя-тремя словами о предметѣ своего доклада, г. Малышевъ быстро переходитъ въ наступленіе противъ проекта Ряз.-Уральской ж. д. и спѣшитъ направить противъ него всѣ свои выстрѣлы. Лично онъ, какъ будетъ показано дальше, вооруженъ истинными знаніями очень слабо, а потому, сознавая это въ душѣ, а также имѣя въ виду, что слушателямъ неизвѣстенъ въ подробностяхъ проектъ Ряз.-Уральскаго об-ва, онъ, въ надеждѣ на безнаказанность, «ничто-же сумняся», почерпаетъ, во первыхъ, изъ записокъ этого проекта всѣ свои положительныя мысли въ защиту дороги вообще и, во вторыхъ, все то, что сказано здѣсь въ защиту лѣвобережнаго направленія, пріурочиваетъ къ защитѣ правобережнаго. Далѣе, разсчитывая на ошеломленіе цифрами и фактами слушателей, г. Малышевъ избѣгаетъ обозначать настоящимъ именемъ то, о чемъ идетъ рѣчь, а при помощи быстрой и незамѣтной передержки замѣняетъ одни названія другими. Надо бы, напримѣръ, говорить о проистекающей не-выгодѣ для г. Астрахани, при извѣстномъ направленіи дороги, и выгодахъ въ такомъ случаѣ для Форпоста, но г. Малышевъ этого не дѣлаетъ. Онъ умалчиваетъ о невыгодахъ, а толкуетъ объ однѣхъ лишь выгодахъ, при чемъ слово «Форпостъ» совсѣмъ исчезаетъ съ его языка и вездѣ замѣняется словомъ «Астрахань». Такъ, когда защитники лѣвобережнаго направленія утверждаютъ, что весь центръ жизни Астрахани и ея торговыхъ интересовъ сосредоточенъ на лѣвомъ берегу мѣста расположенія города, и при этомъ самымъ обстоятельнымъ образомъ излагаютъ, въ чемъ и въ какихъ статьяхъ заключаются эти интересы (напр. въ торговлѣ рыбою, солью, въ транзитѣ и т. д.), г. Малышевъ повторяетъ эти слова досконально самымъ спокойнымъ видомъ, не упоминая, конечно, при томъ, откуда онъ эти слова и мысли почерпнулъ, но при этомъ изображаетъ дѣло такъ, какъ будто Астрахань стоитъ на правомъ берегу, на мѣстѣ нынѣшняго Форпоста, откуда уже у него и готовъ прямой выводъ: дорогу, молъ, слѣдуетъ вести именно по правому берегу, гдѣ, какъ это видно, и сосредоточены интересы города. Что это: ошибка или невѣжество по части географіи, или намѣренная подтасовка? Конечно, послѣднее, потому что г. Малышеву не можетъ быть неизвѣстно, какъ городскому обывателю

гдѣ, на какомъ берегу, расположена Астрахань и что стоитъ по другую сторону рѣки. Несомнѣнно, г. Малышевъ это знаетъ, но онъ нарочно становится лицомъ къ верховьямъ Волги и спиною къ устью, чтобы патетически воскликнуть: видите, видите, конечно, дорогу нужно строить по правому берегу!—что и является главнымъ положеніемъ его доклада. Г. Малышевъ разсчиталъ, что публика не замѣтитъ его ловкаго поворота и, наэлектризованная его умными словами, почерпнутыми изъ сокрытаго отъ нея источника, согласится съ его патетическимъ выводомъ. Но г. Малышевъ ошибся въ разсчетѣ: еще имѣется достаточно людей, которые своевременно замѣтили этотъ коварный поворотъ и просятъ перевернувшагося стать на надлежащее мѣсто. Именно этого-то г. Малышевъ болѣе всего боится, почему и прибѣгаетъ къ непозволительному средству опороченія тѣхъ, отъ кого ему грозитъ опасность обличенія, со одной стороны, а съ другой, къ средству дискредитированія непріятнаго ему проекта, при помощи самой безцеремонной и грубой подтасовки цифръ и неправильныхъ тарифныхъ и статистическихъ показаній. Это одна изъ главныхъ составныхъ частей доклада г. Малышева, въ которой онъ проявилъ дѣйствительную самостоятельность и виртуозность, какъ я уже отмѣтилъ выше; остальное содержаніе его сообщенія, относящееся къ защитѣ необходимости для Астрахани дороги вообще и дороги по правому берегу въ частности, почерпнуто имъ изъ аргументовъ защиты лѣвобережнаго направленія. Оспаривать положеніе этой послѣдней защиты о необходимости скорѣйшаго соединенія Астрахани, но именно *Астрахани*, съ желѣзнодорожною сѣтью, конечно, не приходится,—ихъ только надлежитъ перемѣстить съ одного берега на противуположный.

Выступивъ съ докладомъ по вопросу, имѣющему главнымъ образомъ торгово-промышленное значеніе, г. Малышевъ разсчиталъ, что и слушателями его явятся преимущественно лица, причастныя къ торгово-промышленному дѣлу, для которыхъ соображенія дороговизны и лишней затраты денежныхъ средствъ имѣютъ въ жизни рѣшающее значеніе. Исходя изъ такого соображенія психологическаго свойства, докладчикъ и рѣшилъ дѣйствовать, что называется «во всю», полагая, что, если ужъ пугать величиною цифръ, то пугать, не жалѣя ни таблицы умноженія, ни остальныхъ правилъ ариѳметики. Поэтому, не указывая, откуда онъ почерпаетъ свою ариѳметику, г. Малышевъ съ апломбомъ, достойнымъ лучшей доли, представилъ рядомъ слѣдующіе разсчеты стоимости построекъ обѣихъ дорогъ, и по правому берегу, и по лѣвому.

Правая, Астрахань-Царицынъ, видите-ли, «протяженіемъ на 382 вер., безъ подвижнаго состава, обойдется въ 8.200,000 р., считая % на капиталъ по $4^1/_2$, ежегодный расходъ составитъ 369,000 р., и

опредѣляя расходы по эксплоатаціи по 700 руб. *) на версту, надобно прибавить 267,000 р. Итого 636,000 р. При 20.000,000 пудовъ груза, для покрытія его достаточно брать по 3,18 к. съ пуда». Лѣвая же, т. е. Астрахань-Камышинъ, «въ 510 в., обойдется безъ подвижнаго состава въ 31.000,000 руб., считая по $4^1/_2$% на капиталъ, % составитъ 1.395,000 рублей, и опредѣляя расходы по эксплоатаціи также по 700 руб. на версту, надобно прибавить 357,000 р. Итого 1.752,000 р. Допуская невѣроятное (?) предположеніе, что и по этой линіи пойдетъ также 20.000,000 пуд., провозъ обойдется по 8,76 к. съ пуда, или дороже на 5,18 к. Это—минимальная разница». Таковы подлинныя слова г. Малышева, таковъ его фактическій разсчетъ, могущій, судя по развязности докладчика, показаться кому-нибудь и истиннымъ, могущій смутить тревожные умы обывателей. Но пусть они не пугаются: въ цифрахъ и словахъ г. Малышева нѣтъ и тѣни истины,—они всѣ являются результатомъ грубаго вымысла, фальсификаціи правды и издѣвательства надъ желѣзнодорожной некомпетентностью слушателей. Разберемъ спокойно и по порядку всѣ положенія г. Малышева.

Онъ говоритъ: линія Астрахань-Царицынъ будетъ стоить 8.200,000 руб., а линія Астрахань-Камышинъ — 31.000,000 р. На чемъ основанъ такой разсчетъ, рѣшительно неизвѣстно и непонятно. Фактическихъ данныхъ для того не имѣется въ наличности. Докладчику лишь нужно было, во что бы то ни стало, уменьшить одну сумму и увеличить другую, и можно только удивляться, почему онъ поскупился на цифры, почему былъ сдержанъ. Съ совершенно одинаковымъ правомъ, но съ гораздо большимъ эффектомъ, можно было сказать такъ: дорога по правому берегу Волги будетъ стоить всего 1.000,000, а по лѣвому—100.000,000 р. Основы вычисленія были бы въ обоихъ случаяхъ

---

*) Откуда г. Малышевъ взялъ несуществующій размѣръ эксплоатаціонныхъ расходовъ всего лишь 700 рублей на версту,—неизвѣстно. Наименьшіе, напр., расходы на версту, по «Ст. Сборн. Мин. Пут. Сообщ.» за 1894 г., показаны:

для	Баскунчакск. ж. д.	2,700	руб.
»	Муромской » »	2,239	»
»	Ржево-Вязем. » »	1,839	»
»	Рязан.-Казан. » »	1,749	»
»	Шуйско-Иван.» »	3,436	»
»	Яросл.-Волог. » »	2,889	»
»	Полѣсскихъ » »	3,062	»

Казалось бы, слѣдовало ожидать, въ виду размашистости со стороны г. Малышева при опредѣленіи разницы строительной стоимости лѣвобережной линіи, что и эксплоатаціонный расходъ съ версты, въ виду болѣе длиннаго протяженія лѣвобережной линіи, будетъ принятъ больше дѣйствительнаго. Однако, оказалось, что такой способъ не далъ бы г. Малышеву возможности получить очень красивый размѣръ тарифа по его правобережной линіи въ 3 коп.,—вотъ онъ и придумалъ уменьшить эксплоатаціонный расходъ до небывалой еще цифры въ 700 руб. съ версты.

Авт.

одинаково нелѣпы и далеки отъ истины, такъ какъ правильный разсчетъ на самомъ дѣлѣ слѣдующій:

Разница въ строительной длинѣ прямой линіи Астрахань-Камышинъ, безъ питательныхъ вѣтвей къ соляным озерамъ, противъ правобережной, составляетъ въ дѣйствительности 70 верстъ (прямая линія Астрахань-Камышинъ 439 верстъ). Постройка ихъ, т. е. лишнихъ 70 верстъ, по средней стоимости участка «Сеитъ-Николаевская переправа» въ 26,951 руб. 60 к., потребуетъ

(26,951 р. 60 к.×70)=1.887 т. руб.

На земляныя работы, мосты и проч., въ виду перехода дельты р. Волги, участокъ Сеитъ-Астрахань потребуетъ большей поверстной затраты (противъ средней перваго участка) въ общей суммѣ . . . . 3.652 т. руб.

Итого . . 5.539 т.руб.*)

Вотъ они истинныя математическія данныя, столь далекія отъ разницы въ 22.800,000 руб., созданныхъ воображеніемъ докладчика! Понятно, что если мы возьмемъ въ основаніе разсчетовъ наши исправленныя данныя, то и всѣ дальнѣйшія комбинаціи цифръ совершенно измѣнятся. Отъ цифроваго фейерверка, пущеннаго смѣлою рукою г. Малышева, не остается никакого слѣда, и обыватели, хотя имъ собственно и безразлично, за сколько казна или частное предпринимательство выстроитъ ту или другую дорогу, могутъ быть спокойны: имъ не грозитъ никакое баснословно дорогое желѣзнодорожное сооруженіе и на поверхность жизни выплываетъ лишь вопросъ о 5.500,000 рублей. Но развѣ этотъ вопросъ такъ уже страшенъ, если только спокойно вдуматься въ ту экономическую пользу для цѣлаго края, которою вызывается сооруженіе лѣвобережной линіи, и въ матеріальные барыши для желѣзнодорожнаго предпріятія, связанные съ процвѣтаніемъ крупнаго торгово-промышленнаго центра, каковымъ является въ настоящемъ случаѣ г. Астрахань, и развитіе разработки естественныхъ богатствъ Астрах. края? Конечно,—нѣтъ, и проценты съ этихъ $5^1/_2$ милл., въ самомъ недалекомъ будущемъ, могутъ быть съ избыткомъ покрываемы тою прибылью, которую дадутъ новому пути и существующимъ уже линіямъ постоянные соляные грузы, отправляемые съ ихъ естественнаго и вѣковаго мѣсторожденія—соляныхъ озеръ Баскунчака, Элтона и горы Чапчачи, расположенныхъ въ районѣ лѣваго берега Волги. Для соединенія Элтона и Баскунчака съ Астрахань-Камышин-

*) Всѣ прочія затраты на пристани, склады, остальныя обустройства не принимаются въ разсчетъ, такъ какъ если ихъ не включили въ проектъ правобережной линіи, то, конечно, одинаково ихъ слѣдуетъ исключить и изъ лѣвобережнаго проекта.

Авт.

скою линіею потребовалась-бы дополнительная затрата около 830 т. рублей. Вѣдь если для поддержанія русской горно-заводской промышленности и для извлеченія руды изъ ея мѣсторожденія близъ Криваго Рога, въ опредѣленномъ по развѣдкамъ количествѣ всего въ 100 мил. пудовъ, Горнопромышленный съѣздъ предъявляетъ къ Правительству требованія о постройкѣ для сего жел. дороги, вызывающей значительныя денежныя затраты, врядъ ли могущія найти себѣ оправданіе въ грузоспособности дороги, развѣ можетъ возникать вопросъ о какихъ-нибудь лишнихъ 5 — 6 милл. для поддержанія тѣхъ неисчерпаемыхъ естественныхъ богатствъ низовьевъ Волги, съ процвѣтаніемъ которыхъ связаны интересы государственной казны *), и интересы многомилліоннаго русскаго народа? Конечно,—нѣтъ, и тѣмъ болѣе, что здѣсь даже не будетъ рѣчи о какихъ либо жертвахъ. Естественныя самосадочныя соляныя богатства лѣвобережной Волги, пребывающія нынѣ въ пренебреженіи, по неимѣнію для нихъ свободнаго выхода на сѣверъ, сѣверо-западъ и сѣверо-востокъ, предоставлены жестокой конкуренціи Донецкой каменной соли, добываніе которой, при помощи сложныхъ сооруженій, обходится много дороже разработки Волжской озерной соли. Въ настоящее время Донецкая соль проникаетъ въ исконные рынки Волжской соли, вытѣсняетъ ее оттуда и наноситъ тѣмъ несомнѣнный ущербъ интересамъ казны въ пользу интересовъ частныхъ добывательскихъ компаній. Очевидно, что, съ проведеніемъ желѣзнодорожнаго пути, пролегающаго въ непосредственной близости къ Астрах. соляннымъ богатствамъ, т. е. по лѣвому берегу Волги, озерная соль снова займетъ свои исконные рынки сбыта и потребленія, а также откроетъ себѣ новые, которые и принесутъ тотъ доходъ, который потребуется для покрытія % съ затраченнаго капитала въ 5—6 мил. р., и даже часть % на остальной капиталъ всей Астрах. линіи. Кажется, по настоящему предмету не приходится долѣе распространяться, и всякій непредубѣжденный человѣкъ долженъ согласиться, что нами точно установлена цифра лишнихъ затратъ за сооруженіе дороги по лѣвому берегу Волги, какъ равно указано, изъ какого источника эти затраты будутъ погашаться.

Такимъ образомъ я, не скрывая истинныхъ цифръ и не маскируя искусственными вычисленіями настоящаго разсчета стоимости сооруже-

*) Увеличеніе, напр., дохода казны отъ развитія разработки соляныхъ озеръ Баскунчака и Эльтона на сумму, потребную для оплаты % на капиталъ въ 5—6 мил. руб., при взиманіи около 1 к. съ пуда соли, потребовало бы выработки всего въ 30 мил. пуд., что вполнѣ возможно ожидать, особенно при развитіи химическихъ производствъ. Слѣдуетъ имѣть въ виду, что, при соединеніи Эльтона съ желѣзнодорожною сѣтью, разстояніе отъ него, по линіи Камышинъ-Поворино-Борисоглѣбскъ-Добринка (Гр.-Цар. ж. д.), Тамбовъ-Козловъ-Данковъ (Р.-Ур. ж. д.), будетъ короче, чѣмъ отъ отправляющихъ Донецкую соль станцій.

Авт.

нія обоихъ путей, имѣю полное право отнести 31 мил. въ докладѣ г. Малышева къ созданіямъ его пылкой фантазіи, потребовавшимся ему для эффектнаго устрашенія Астрах. обывателей. Но этимъ еще не исчерпывается программа докладчика.

Не удовлетворившись подвигомъ фальсификаціи цифръ на стоимость сооруженія дороги, г. Малышевъ также развязно фигурируетъ и въ роли установителя желѣзнодорожныхъ разстояній. Онъ въ самомъ началѣ доклада говоритъ: «при правобережномъ пути на Поворино никто не повезетъ товаровъ ни на западъ, ни на юго-западъ, а довезетъ ихъ только до Царицына, отстоящаго отъ Астрахани въ 390 верстахъ, т. е. не на 33 версты, а на 377 верстъ ближе отъ Астрахани, чѣмъ Поворино. Изъ Царицына же товаръ направится или на Донъ или на Звѣрево». Эти таинственныя 377 верстъ встрѣчаются на протяженіи доклада не одинъ разъ, т. ч. онѣ не могутъ быть отнесены къ категоріи невольныхъ ошибокъ или оговорокъ, нѣтъ—онѣ выдвигаются докладчикомъ съ удивительнымъ упорствомъ и въ концѣ концовъ являются тѣмъ мѣриломъ, которое онъ даже прилагаетъ къ установленію кратчайшихъ разстояній отъ Астрахани до главныхъ рынковъ потребленія нашихъ мѣстныхъ грузовъ. Откуда же взялись эти пресловутыя 377 верстъ и какимъ способомъ додумался до нихъ г. Малышевъ? Если въ установленіи стоимости сооруженій линій обоихъ направленій игралъ главную роль произвольный полетъ воображенія докладчика, то въ опредѣленіи разстояній весь разсчетъ былъ построенъ на невнимательности публики и на затруднительности для нея отчетливо возсоздать передъ собою въ засѣданіи желѣзнодорожную карту Россіи.

Г. Малышевъ рисуетъ сначала дѣло такъ: гдѣ бы линія ни была проведена, по правому-ли берегу или по лѣвому, но грузоотправители во что бы то ни стало будутъ домогаться южныхъ и юго-западныхъ рынковъ потребленія. Тогда, видите-ли, въ первомъ случаѣ, т. е. при правобережномъ направленіи, грузы, достигнувъ Царицына, разойдутся уже прямо отсюда по всѣмъ нужнымъ имъ направленіямъ; во второмъ же случаѣ, т. е. при лѣвобережномъ направленіи, они направятся черезъ Камышинъ на Балашовъ, до Поворино и отсюда уже, какъ бы, будутъ вновь отправляться къ Звѣреву. Такое сопоставленіе двухъ направленій движенія грузовъ и создаетъ ту замѣчательную разницу въ 377 верстъ, которыя выставляются главнымъ аргументомъ противъ направленія дороги по лѣвому берегу. Въ послѣдней части своего доклада г. Малышевъ беретъ дѣло еще смѣлѣе и утверждаетъ, что и *до главныхъ рынковъ потребленія* по правобережному направленію, т. е. черезъ Царицынъ, все же разстояніе короче на 377 вер. Неясность фразы, нагроможденность здѣсь предло-

женій, позволяютъ ему совершенно затемнить истинный смыслъ дѣла и послѣдовательно провести въ сознаніе слушателей ужасный призракъ 377 верстъ. Всюду эти ужасныя версты, и нѣтъ отъ нихъ нигдѣ спасенія! Но постараемся разобраться во всей путаницѣ, нагроможденной г. Малышевымъ, и нарисуемъ себѣ истинное положеніе дѣла разстояній.

Намъ необходимо для устраненія вымысла о 377 верстахъ прежде всего представить себѣ Европейскую Россію, раздѣленную, въ зависимости отъ получаемыхъ кратчайшихъ разстояній отъ Астрахани при лѣвобережной—съ одной стороны, и при правобережной ж. д.—съ другой,—на двѣ части линіею, которая пройдетъ черезъ Козловъ Данковъ-Смоленскъ-Минскъ-Барановичи-Граево; но только нужно представить себѣ Европейскую Россію *съ существующею нынѣ сѣтью* безъ тѣхъ дорогъ, которыя г. Малышевъ, выдававшій себя за вполнѣ освѣдомленнаго человѣка въ дѣлѣ предстоящаго расширенія сѣти, считалъ какъ бы уже не только разрѣшенными, но и дѣйствующими, но которыя, на самомъ дѣлѣ, не только не дѣйствуютъ, но и не разрѣшены къ постройкѣ. Что же мы тогда увидимъ? Отвѣтъ на этотъ вопросъ даетъ помѣщенная ниже сего таблица. Она даетъ намъ возможность разобраться: какія получаются разницы въ пользу лѣвобережной и какія въ пользу правобережной линіи до тѣхъ или другихъ рынковъ.

До / Отъ	С.-Петерб.	Москва	Рязань	Козловъ	Смоленскъ	Двинскъ	Варшава	Кіевъ	Харьковъ	Поворино	*) Пенза	**) Рузаевка	Балашовъ
Астрах.-Камыш.	1946	1333	1147	955	1573	1945	2365	1744	1320	776	964	1095	693
Астрах.-Цариц.	2001	1388	1202	1002	1580	1952	2308	1690	1274	721	1077	1208	804
Разница въ Камышинскомъ напр. противъ Царицынскаго	—55	—55	—55	—47	— 7	— 7	+57	+54	+46	+55	—113	—113	—111

*) Та же разница въ пользу Камышинскаго направленія будетъ на всѣ рынки, расположенные по Сыз.-Вяз. ж. д. до Моршанска на западѣ.

Авт.

**) Та же разница въ пользу Камышинскаго направленія будетъ на всѣ станціи Рязанско-Казанской линіи: Казань, Симбирскъ, Астрахань до Сасово на западѣ, а въ будущемъ и до Нижняго съ постройкою Нижегородско-Рузаевской линіи.

Авт.

Изъ этой таблицы, показывающей совершенно точныя разстоянія, исчисленныя по введенному съ 1 ноября с. г. въ дѣйствіе Сборнику тарифовъ постанціонныхъ разстояній (считая Астрахань-Камышинъ, на основаніи послѣдняго проекта, въ 439 в. и Астрахань-Царицынъ въ 369 верстъ), видно, что, при посредствѣ лѣвобережной Астрах. линіи, до рынковъ, расположенныхъ по указанной выше, дѣлящей Европейскую Россію на двѣ части, линіи и на сѣверъ отъ нея ближе—отъ 7 до 113 *) верстъ, а на югъ отъ упомянутой выше линіи (Варшава, Кіевъ, Харьковъ и пр., для коихъ однимъ общимъ узломъ, какъ для правобережной, такъ и для лѣвобережной линіи является станція Поворино) разстоянія дальше, но всего на 47—57 в.

Если принять во вниманіе, что Астрахань и все Каспійское побережье, Персія и Средняя Азія тяготѣютъ къ нашему центральному торгово-промышленному району, въ посредничествѣ съ коимъ и поименованными прикаспійскими рынками зиждится благосостояніе Астрахани, то, конечно, каждый легко пойметъ, до какихъ пунктовъ желательно получить меньшее разстояніе отъ Астрахани. Ни въ какомъ случаѣ, конечно, перевѣсъ не получитъ югъ.

Затѣмъ, если мы примемъ, что въ будущемъ, при предстоящемъ расширеніи желѣзнодорожной сѣти, пути слѣдованія товаровъ отъ Астрахани и обратно измѣнятся, то это измѣненіе послѣдуетъ не для одной правобережной линіи, а одинаково и для лѣвобережной. Какъ извѣстно, для будущаго расширенія сѣти намѣчены, какъ Восточно-Донецкая (Царицынъ-Кривомузгинская-Лихая), такъ и линія отъ Царицына на сѣверъ къ Уралу черезъ Элтонъ. Въ какомъ бы направленіи эту послѣднюю Правительство ни рѣшило строить, или на Кротовку или на Уральскъ, при ея посредствѣ и Царицынъ получитъ соединеніе съ лѣвобережной линіей, а слѣдовательно и съ Астраханью, черезъ Элтонъ.

Посмотримъ, что же произойдетъ при этомъ съ разстояніями отъ Астрахани до болѣе или менѣе важныхъ пунктовъ, лежащихъ на сѣти.

Помѣщенная ниже таблица, составленная по тѣмъ же источникамъ, даетъ вполнѣ обстоятельный отвѣтъ.

---

*) До рынковъ по линіи Смоленскъ-Двинскъ и далѣе—на 7 верстъ; до рынковъ по линіи Козловъ-Москва-Петербургъ-Данковъ и къ западу отъ нея на 55 верстъ, и до рынковъ по линіи Балашевъ-Пенза-Казань-Симбирскъ-Моршанскъ, Сасово и къ востоку и западу отъ нея на 111—113 верстъ.

Авт.

От ъ \ До	Лиски	Воронежъ	Курскъ	Кіевъ	Фастовъ	Жмеринка
Астр. - Камышинъ Поворино . .	984	1076	1306	1744	1810	2000
Астр.-Цариц.-Поворино . . .	930	1022	1252	1690	1756	1946
Астр. - Царицынъ-Кривомузгинск.	1091	1184	1414	1738	1789	1949
Разница въ Камышин. напр. противъ Царицын.	+54	+54	+54	+54	+54	+54

От ъ \ До	Харьковъ	Полтава	Кременчугъ	Балта
Астрах.-Камышинъ-Поворино.	1320	1454	1565	1958
Астрах.-Цариц.-Поворин.	1274	1400	1511	1904
Астр. - Цариц.- Кривомуз.	1228	1362	1473	1866
Разница въ Камышинскомъ напр. проивъ Царицынскаго.	+92	+92	+92	+92

От ъ \ До	Звѣрево	Попасная	Лозовая	Долинская
Астр.-Элтонъ-Царицынъ .	845	1053	1189	1530
Астр.-Цариц.-Кривомуз.-Лихая.	746	954	1090	1431
Разница въ Астр.-Элтонъ напр. противъ Царицынскаго	+99	+99	+99	+99

Данныя этой таблицы показываютъ, что и при осуществленіи съ называемыхъ Восточно-Донецкой и Царицынъ-Кротовской или альской ж. д. разницы въ разстояніяхъ до всѣхъ рынковъ, распоженныхъ на линіи Поворино-Лиски, Воронежъ-Курскъ-Кіевъ-Фасъ-Жмеринка и къ сѣверу отъ нея, т. е. до всѣхъ наиболѣе важхъ рынковъ не только сѣвера, но и запада и юго-запада Россіи, эти совершенно не измѣнятся. Лишь до пунктовъ, расположенныхъ югу отъ этой линіи, т. е. на ближайшихъ частяхъ нашихъ южхъ желѣзныхъ дорогъ къ Черному и Азовскому морямъ, и снабемыхъ однородными съ Астрах. товарами, Черноморскими и Азовми портами, разстояніе черезъ правобережную линію сократится ло 40 верстъ, т. е. только до этихъ немногочисленныхъ и несоставляющихъ сути пунктовъ разница дойдетъ всего до 92—99 вер.

Гдѣ-же же это пугало—эти 377 вер.? Эти 5 слишкомъ коп. на къ излишней платы, разсчитанной за фокусное опредѣленіе разни- въ разстояніи въ 377 вер.?

По истинѣ, кажется, только одинъ г. Малышевъ и могъ опредѣть столь выгодную разницу въ разстояніи для защищаемой имъ по азу правобережной линіи, взявъ для сего, съ одной стороны, Цацынъ, а съ другой—ст. Поворино.

Надѣюсь, что послѣ сказаннаго и послѣ разсмотрѣнія приведенхъ таблицъ можно навсегда распроститься съ грознымъ призракъ неумѣренно удлиненнаго стараніями г. Малышева разстоянія и къ этой темѣ болѣе не возвращаться. Еще одинъ № программы Малышева выясненъ, и пора обратиться къ слѣдующему, гдѣ дочикъ передернулъ на тарифныхъ ставкахъ.

Прежде, чѣмъ приступить къ этому № программы, г. Малышевъ обратился къ публикѣ съ маленькимъ вводнымъ словомъ, гдѣ высказалъ все свое презрительное отношеніе къ способности этой публики понимать то, о чемъ ей говорятъ. Онъ постарался внушить, что тарифъ находится въ тѣсной зависимости отъ стоимости желѣзнодорожныхъ сооруженій и устанавливается пропорціально денежнымъ затратамъ на дорогу. Такъ какъ, по разсчету г. Малышева, постройка линіи Астрахань-Камышинъ обойдется въ 31.000,000 руб., то, сдѣлавъ надлежащій подсчетъ по эксплоатаціи дороги на версту, онъ приходитъ къ выводу, что провозъ груза въ лѣвобережномъ направленіи обойдется въ 8,76 к. съ пуда или дороже на 5,18 к., нежели по линіи Астрахань-Царицынъ. Эти 5,18 к. въ своемъ родѣ превосходны— не менѣе 31.000,000 р. стоимости дороги и 377 верстъ удлиненнаго пути.

Какъ и въ послѣднихъ двухъ случаяхъ, г. Малышевъ явно билъ на психологію слушателей, будущихъ грузоотправителей, вселяя панику предъ предстоящими громадными затратами по отправкѣ товаровъ на линію Астрахань-Камышинъ. Но..... «страшенъ сонъ, да милостивъ Богъ», и нагнанный г. Малышевымъ кошмаръ легко разсѣевается отъ соприкосновенія съ фактической дѣйствительностью. Дѣло въ томъ, что вѣдь тарифы устанавливаются не сообразно съ желаніями, какъ это нѣкогда было прежде, заинтересованныхъ отдѣльныхъ дорогъ, а Правительствомъ, по подробномъ и всестороннемъ обсужденіи дѣла, и при этомъ, конечно, принимаются въ разсчетъ за основанія тарифовъ не стоимость желѣзнодорожныхъ сооруженій, а соображенія государственной необходимости, соображенія полезности для всей страны. Да и ранѣе принимались въ соображеніе: конкуренція съ водными путями, другими дорогами, выгоды отдѣльныхъ предпріятій и пр., но не стоимость постройки. Но согласимся, какъ это ни странно, на одну минутку съ г. Малышевымъ и доведемъ его мысль до логическаго конечнаго вывода. Что же получится въ такомъ случаѣ? О, нѣчто очень печальное для интересовъ того направленія дороги, которое онъ защищаетъ! Вѣдь, если принимать въ основаніе построенія тарифа принципъ стоимости сооруженія дороги, то придется имѣть дѣло не съ одною стоимостью лѣвобережной или правобережной Астрах. линіи, но и съ данными, во что обошлась въ свое время постройка *) Грязе-Царицынской линіи, и во что Камышинской?—и

*) Для этого стоитъ лишь просмотрѣть надлежащіе источники. По свѣдѣніямъ Госуд. Контроля за 1890 г., цѣнность на версту показана: участка Грязи-Борисоглѣбскъ въ 101,578 руб. и участка Борисоглѣбскъ-Царицынъ – 83,250 руб. Стоимость же Камышинской ж. д., по разцѣн. вѣд., опредѣлена въ 44,110 руб., а съ прибавленіемъ примѣрно на реализацію и % за время постройки 3,990 р. –всего въ 48,000 руб.

Авт.

тогда получится нѣчто весьма обратное тому, на чемъ настаиваетъ г. Малышевъ. Мы узнаемъ, что, напр., Грязе-Царицынская жел. дорога принадлежитъ къ числу сравнительно очень дорогихъ дорогъ, а Камышинская къ числу дешевыхъ. Присоедините сюда разницу истинной стоимости, какъ я и опредѣлилъ выше, дорогъ Астрахань-Царицынъ и Астрахань-Камышинъ, и вы увидите, что перевѣсъ выгоды останется, въ тарифномъ отношеніи, на сторонѣ линіи Астрахань-Камышинъ. Но это—мелочь, хотя и очень характерная. Главный же комизмъ положенія г. Малышева заключается въ томъ, что ему, повидимому, остается совершенно непонятнымъ, что съ проведеніемъ Астрах. дороги, по какому бы берегу ее ни строили, рыбные товары *никогда не пойдутъ въ Царицынъ для храненія ихъ запасъ до продажи въ неблагоустроенныхъ складахъ*, а будутъ оставаться въ Астрахани на рыбныхъ промыслахъ, откуда, только послѣ продажи и по заключеніи сдѣлокъ, будутъ отправляться наиболѣе выгодными и удобными путями непосредственно въ мѣста потребленія, по мѣрѣ предъявляемой надобности. Совершенно то же самое нужно сказать и относительно Камышина, который, съ проведеніемъ дороги по лѣвому берегу, будетъ играть роль лишь переправнаго для вагоновъ мѣста. Такимъ образомъ, ни Царицынъ, ни Камышинъ, не являясь, сами по себѣ, сколько нибудь замѣтными рынками потребленія рыбныхъ товаровъ, въ отношеніи тарифа никакой роли, конечно, играть не могутъ. Везти же грузы по Астрах. жел. д. до Камышина или Царицына съ цѣлью переотправки изъ нихъ впослѣдствіи этихъ грузовъ до мѣстъ потребленія, оплачивая провозъ по ломаному тарифу *), когда можно пользоваться прямымъ тарифомъ, никому и въ голову, конечно, не придетъ. Но если бы и случилось такъ, то все же это мало измѣняетъ существо дѣла, и ни Камышинъ, ни Царицынъ не сыграли бы тутъ сами по себѣ особенной роли. Въ одномъ случаѣ, большая провозная плата отъ Астрахани до Камышина, сравнительно съ платою отъ Астрахани до Царицына, покрылась бы меньшею провозною платою за провозъ отъ Камышина до сѣверныхъ рынковъ, въ виду меньшаго разстоянія отъ него, чѣмъ отъ Царицына, и оставалась бы еще нѣкоторая разница въ пользу Камышина; въ другомъ случаѣ, до юго-запад-

*) Существующіе тарифы построены такимъ образомъ, что съ увеличеніемъ разстоянія, проходимаго грузомъ, плата съ пуда и версты постепенно понижается, такъ что чѣмъ большій пробѣгъ совершаетъ грузъ, тѣмъ съ каждой версты приходится платить меньше. Поэтому, само собою разумѣется, что отправка груза не прямо въ пункты ихъ потребленія, а сначала въ какой либо пунктъ для продажи, а потомъ изъ послѣдняго до мѣста потребленія является невыгодною, такъ какъ приходится оплачивать провозъ за двѣ отправки, за меньшія въ каждомъ случаѣ разстоянія, чѣмъ при прямой перевозкѣ, а слѣдовательно, и по болѣе высокимъ платамъ съ версты.

Авт.

ныхъ рынковъ разница измѣнилась бы, но не значительно противъ прямой отправки. Приводимая сейчасъ таблица примѣненія ломаныхъ тарифовъ на рыбу частиковую, въ сопоставленіи ея съ приводимыми ниже тарифами прямого направленія, ясно обозначитъ однажды уже установленныя соотношенія рынка производства къ рынкамъ потребленій, т. е. на сколько измѣнились бы разницы тарифа въ пользу Камышина до сѣверныхъ рынковъ, на столько же измѣнились бы онѣ въ пользу Царицына до юго-западныхъ рынковъ.

Отъ \ До	На Москву				
	Т А Р И Ф Ъ				
	Разстоянія	Отъ Астрахани до Камышина или Царицына	Отъ Камышина или Царицына до Москвы	Всего	Разница по отношенію Камышина
Астрахань-Камышинъ *) .	439+894	16,57	27.52	44,25	—
Астрахань-Царицынъ . .	369+1019	14,82	31,07	45,89	+1,37

Отъ \ До	На Варшаву				
	Т А Р И Ф Ъ				
	Разстоянія	Отъ Астрахани до Камышина или Царицына	Отъ Камышина или Царицына до Варшавы	Всего	Разница по отношенію Камышина
Астрахань-Камышинъ *) .	439+1926	16,57	45,86	62,43	—
Астрахань-Царицынъ . .	369+1939	14,82	45,99	60,81	-1,62

*) Сравненіе съ прямыми тарифами до тѣхъ же пунктовъ смотри ниже.

Авт.

До / Отъ	На Тулу				
	Тарифъ				
	Разстоянія	Отъ Астрахани до Камышина или Царицына	Отъ Камышина или Царицына до Тулы	Всего	Разница по отношенію Камышина
Астрахань-Камышинъ *) .	439+ 771	16,57	24,87	41,44	—
Астрахань-Царицынъ . .	369+ 896	14,82	28,00	42,82	+1,38

До / Отъ	На Кіевъ				
	Тарифъ				
	Разстоянія	Отъ Астрахани до Камышина или Царицына	Отъ Камышина или Царицына до Кіева	Всего	Разница по отношенію Камышина
Астрахань-Камышинъ *) .	439+ 1305	16,57	38,22	54,79	—
Астрахань-Царицынъ . .	369+ 1321	14,82	38,62	53,44	—1,35

Повторяю, и отсюда мы наглядно убѣждаемся, что сами по себѣ, въ тарифномъ отношеніи, ни Царицынъ, ни Камышинъ не играютъ никакой роли и являются обычными передаточными пунктами. Вообще, при обсужденіи вопроса о направленіи жел. дороги на Астрахань, всякую бесѣду о пунктахъ ея присоединенія къ сѣти, съ точки зрѣнія экономическаго значенія послѣднихъ, слѣдуетъ откинуть. Вопросъ идетъ и долженъ идти не о нихъ, не о Царицынѣ или Камышинѣ, какъ таковыхъ, а объ одной лишь Астрахани, такъ какъ, повторяю уже сказанное, назначеніе дороги—соединить непосредственно рынокъ

*) Сравненіе съ прямыми тарифами до тѣхъ же пунктовъ смотри ниже.

производства съ главными рынками потребленія: Петербургомъ, Москвою и др. Но если уже поднимать вопросъ о конечныхъ пунктахъ соединенія, то значеніе ихъ, конечно, слѣдуетъ освѣщать правильно, а не такъ произвольно и фантастически, какъ это дѣлаетъ г. Малышевъ. Мы уже видѣли, сколько путаницы онъ внесъ въ толкованіе значенія Царицына, какой курьезный вѣкъ *) вписалъ онъ въ его лѣтопись и какое превратное тарифное значеніе онъ ему приписалъ. Также безцеремонно поступаетъ онъ съ Камышиномъ; но если для освѣщенія роли Царицына онъ пользовался яркими красками своего цвѣтного фонаря, то на долю Камышина достались лишь стекла сѣрыя и тусклыя. Камышинъ, какъ одинъ изъ пунктовъ желѣзнодорожной сѣти об-ва Ряз.-Уральской ж. д., не даетъ ему покоя, и онъ во что бы то ни стало спѣшитъ умалить его значеніе, предназначая попутно къ умаленію и желѣзнодожную роль всей Камышинской линіи. Камышинъ въ докладѣ г. Малышева рисуется какимъ-то ничтожнымъ пунктомъ, а Камышинская линія отнесена къ категоріи *третьестепенныхъ путей*. Не по чину возведя Царицынъ **) и Грязе-Царицынскую ж. д., докладчикъ за счетъ послѣднихъ усиленно стремится дискредитировать значеніе Камышинской линіи, почему и изобрѣтаетъ для нея новый желѣзно-дорожный эпитетъ: третьестепенная. Почему Царицынская линія первостепенная, а Камышинская третьестепенная?—секретъ г. Малышева,—секретъ, который я, конечно, не замедлю разоблачить, но сейчасъ важно лишь отмѣтить, что Камышинская линія не вызываетъ сочувствія докладчика и онъ готовъ потопить ее въ морѣ презрѣнія. Камышинская линія ничтожна, Камышинская линія третьестепенная! восклицаетъ онъ; но такъ-ли это, справедливы-ли всѣ эти эпитеты и сильныя опредѣленія? Конечно, по меньшей мѣрѣ—нѣтъ. Камышинская линія открыта для движенія грузовъ съ 1894 г., т. е. имѣетъ всего лишь $3^1/_2$ года жизни, и въ теченіе этого короткаго періода не только не обнаруживаетъ тенденціи къ сокращенію своихъ перевозокъ, но, наоборотъ, ежегодно прогрессируетъ.

Линія эта, какъ и вообще примыкающія къ Волгѣ, является магистральною, проходя, на сколько извѣстно, по болѣе густо населеннымъ мѣстамъ, чѣмъ Грязе-Царицынская ж. д., направляется къ глав-

*) Г. Малышевъ въ своемъ докладѣ указалъ на «вѣковыя» сношенія Астрахани съ Царицыномъ, тогда какъ послѣдній сталъ замѣнять въ этомъ отношеніи Саратовъ лишь со времени открытія движенія по Гр.-Цар. ж. д., —съ семидесятыхъ годовъ настоящаго, а не прошлаго столѣтія.

Авт.

**) Неправильно придавъ г. Царицыну какое то особенно важное значеніе, г. Малышевъ уже безъ всякихъ доказательствъ возвелъ и Грязе-Царицынскую ж. д. въ число какихъ-то недосягаемыхъ по значенію дорогъ.

Авт.

нѣйшимъ нашимъ торгово-промышленнымъ районамъ; къ этимъ послѣднимъ она даетъ болѣе короткій выходъ отъ Волги, чѣмъ Грязе-Царицынская ж. д. Провозоспособность Камышинской линіи, при меньшихъ на ней сравнительно съ Гр.-Цар. ж. д. подъемахъ, можетъ быть во всякое время доведена съ небольшою лишь затратою на устройство разъѣздовъ до болѣе значительныхъ размѣровъ, чѣмъ на пути отъ Царицына до Грязей.

Исходя изъ данныхъ дѣйствующаго на всей сѣти тарифа, постараемся теперь опредѣлить стоимость провоза грузовъ по обѣимъ линіямъ, Астрахань-Камышинъ и Астрахань-Царицынъ, до главныхъ рынковъ потребленія, при чемъ возьмемъ именно тѣ самые грузы, которые интересуютъ всего болѣе и докладчика: изъ мѣстныхъ возьмемъ тарифъ—на главнѣйшіе сорта рыбы, изъ транзитныхъ—на хлопокъ. И въ настоящемъ случаѣ, при опредѣленіи разницы на тарифныхъ ставкахъ, покажемъ двѣ категоріи таблицъ: 1) при существующей сѣти, 2) съ постройкой линіи Уралъ-Элтонъ-Царицынъ и линіи Царицынъ-Кривомузгинская-Лихая, одинаково нынѣ еще не существующихъ и не разрѣшенныхъ къ постройкѣ, но намѣченныхъ для осуществленія при предстоящемъ постепенномъ расширеніи сѣти.

Сравнительная таблица провозныхъ платъ

рыбы частиковой (кромѣ свѣжей) и сельдей съ пуда.

а) при существующей сѣти.

От ъ / До	С.-Петербургъ				
	Разстоянія	Рыба частиковая, кромѣ свѣжей	+ или — на Камышинъ	Сельдь	+ или — на Камышинъ
	через Козловъ-Рязань-Москву.				
Астрахань-Камышинъ.	1946	46,06	—	33,55	—
	через Козловъ-Рязань-Москву.				
Астрахань-Царицынъ.	2001	46,61	+0,55	33,83	+0,28

До / Отъ	Москва				
	Разстоянія	Рыба частиковая, кромѣ свѣжей	+ или — на Камышинъ	Сельдь	+ или — на Камышинъ
	черезъ Козловъ-Рязань.				
Астрахань-Камышинъ.	1333	38,92	—	27,43	—
	черезъ Козловъ-Рязань.				
Астрахань-Царицынъ.	1388	40,30	+1,38	28,16	+0,73

До / Отъ	Козловъ				
	Разстоянія	Рыба частиковая, кромѣ свѣжей	+ или — на Камышинъ	Сельдь	+ или — на Камышинъ
	черезъ Тамбовъ.				
Астрахань-Камышинъ.	955	29,47	—	22,39	—
	черезъ Грязи-Козловъ.				
Астрахань-Царицынъ.	1002	30,65	+1,18	23,02	+0,63

До / Отъ	Варшава				
	Разстоянія	Рыба частиковая, кромѣ свѣжей	+ или — на Камышинъ	Сельдь	+ или — на Камышинъ
	чер. Балаш.-Поворино-Орелъ-Брянскъ-Брестъ				
Астрахань-Камышинъ.	2365	50,25	--	35,65	—
	черезъ Поворино-Орелъ-Брянскъ-Брестъ.				
Астрахань-Царицынъ.	2308	49,68	—0,57	35,36	—0,29

До	Разстоянія	Рыба частиковая, кромѣ свѣжей	+ или — на Камышинъ	Сельдь	+ или — на Камышинъ
	Кіевъ				
	черезъ Балашовъ-Поворино-Лиски-Воронежъ.				
рахань-Камышинъ.	1744	44,04	—	32,54	—
	черезъ Поворино-Лиски-Воронежъ.				
рахань-Царицынъ.	1690	43,50	—0,54	32,19	—0,35
	Харьковъ				
	черезъ Балашовъ-Поворино-Лиски.				
рахань-Камышинъ.	1320	38,60	—	27,26	—
	черезъ Поворино-Лиски.				
рахань-Царицынъ.	1274	37,45	—1,15	26,64	—0,62
	Пенза				
	черезъ Таволжанку-Ртищево.				
рахань-Камышинъ.	964	29,70	—	22,51	—
	черезъ Поворино-Балашовъ.				
рахань-Царицынъ.	1077	32,52	+2,82	24,02	+1,51

До / Отъ	Казань				
	Разстоянія	Рыба частиковая, кромѣ свѣжей	+ или — на Камышинъ	Сельдь	- и - на К ш
	черезъ Пензу-Рузаевку.				
Астрахань-Камышинъ.	1497	41,57	—	29,62	-
	черезъ Поворино-Пензу-Рузаевку.				
Астрахань-Царицынъ.	1610	42,70	+1,13	31,12	+

До / Отъ	Балашовъ				
	Разстоянія	Рыба частиковая, кромѣ свѣжей	+ или — на Камышинъ	Сельдь	- и - на ш
	черезъ Пензу-Рузаевку.				
Астрахань-Камышинъ.	693	22,92	—	18,90	-
	черезъ Поворино.				
Астрахань-Царицынъ.	804	25,70	+2,78	20,38	+

До / Отъ	Смоленскъ				
	Разстоянія	Рыба частиковая, кромѣ свѣжей	+ или — на Камышинъ	Сельдь	- и - на ш
	черезъ Данковъ (по новой линіи).				
Астрахань-Камышинъ.	1573	42,33	—	30,63	-
	черезъ Елецъ-Караси (по новой линіи				
Астрахань-Царицынъ.	1580	42,40	+0,07	30,72	+

От \ До	Минекъ				
	Разстоянія	Рыба частиковая, кромѣ свѣжей	+ или — на Камышинъ	Сельдь	+ или — на Камышинъ
	через Данковъ-Смоленскъ (по н. линіи).				
Астрахань-Камышинъ.	1886	45,46	—	33,25	—
	через Елецъ-Караси-Смоленскъ (по н. л.).				
Астрахань-Царицынъ.	1893	45,53	+0,07	33,29	+0,04

От \ До	Тула				
	Разстоянія	Рыба частиковая, кромѣ свѣжей	+ или — на Камышинъ	Сельдь	+ или — на Камышинъ
	черезъ-Козловъ-Павелецъ.				
Астрахань-Камышинъ.	1210	35,85	-	25,79	—
	черезъ Козловъ-Павелецъ.				
Астрахань-Царицынъ.	1265	37,22	+1,37	26,52	+0,73

б) при осуществленіи въ будущемъ Восточно-Донецкой и Ца цынско-Кротовской или Уральской линій.

От \ До	Разстоянія	Рыба частиковая, кромѣ свѣжей	+ или — на Камышинъ	Сельдь	+ или — на К
	Харьковъ				
	через Балашовъ-Поворино-Лиски.				
Астрахань-Камышинъ.	1320	38,60	—	27,26	—
	через Царицынъ-Кривомузг.-Лихая.				
Астрахань-Царицынъ.	1228	36,30	—2,30	26,03	—1,
	Полтава				
	чер. Балаш.-Поворино-Лихую-Харьковъ				
Астрахань-Камышинъ.	1454	41,14	—	29,04	-
	чер. Царицынъ-Кривомузг.-Лихую-Харьк				
Астрахань-Царицынъ.	1362	39,65	—1,49	27,82	—1,
	Кіевъ				
	чер. Балаш.-Поворино-Лиски-Воронежъ				
Астрахань-Камышинъ.	1744	44,04	—	32,54	—
	через Царицынъ-Кривомузг.-Лих.-Нов · Бав.-Ворожбу.				
Астрахань-Царицынъ.	1738	43,98	—0,06	32,51	—0,

От \ До	Разстоянія	Рыба частиковая, кромѣ свѣжей	+ или — на Камышинъ	Сельдь	+ или — на Камышинъ
	фастовъ				
	через Камыш.-Балаш.-Повор.-Лиски-Вор.-Кіевъ.				
Астрахань	1810	44,70	—	32,87	—
	через Царицынъ-Поворино-Лиски-Ворон.-Кіевъ.				
»	1756	44,16	— 0,54	32,60	0,27
	чер. Цариц.-Крив.-Лих. Хац.-Дол.-Знам.				
»	1789	44,49	—0,21	32,77	—0,10

От \ До	Разстоянія	Рыба частиковая, кромѣ свѣжей	+ или — на Камышинъ	Сельдь	+ или — на Камышинъ
	Лозовая				
	чер. Элтон.-Цариц.-Крив.-Лихую-Хацеп.				
Астрахань	1189	35,32	—	25,51	—
	через Цариц.-Кривомузг.-Лихую-Хацеп.				
»	1090	32,85	—2,47	24,19	—1,32

От \ До	Разстоянія	Рыба частиковая, кромѣ свѣжей	+ или — на Камышинъ	Сельдь	+ или — на Камышинъ
	Долинская				
	чер. Элтон.-Цариц.-Крив.-Лихую-Хацеп.				
Астрахань	1530	41,90	—	30,06	—
	чер. Цариц.-Кривомузг.-Лихую-Хацепет.				
»	1431	40,91	— 0,99	28,74	—1,32

Знакомство съ этими таблицами приводитъ насъ къ истинному пониманію роли тарифа, при постройкѣ той или другой линіи, т. е. правобережной или лѣвобережной, а также при наличности существующей сѣти и при проведеніи дорогъ съ Урала черезъ Элтонъ на Царицынъ и отъ послѣдняго на Лихую. Отсюда мы убѣждаемся, что направленіе Астрахань-Камышинъ даетъ преимущество по отношенію Петербурга, Москвы, Козлова и др. сѣверныхъ и сѣверо-западныхъ рынковъ, направленіе же Астрахань-Царицынъ—по отношеніи южныхъ и западныхъ рынковъ.

Сколько до первыхъ выигрываетъ Астрахань при Камышинскомъ направленіи, столько же и, скорѣе, менѣе выигрывается до вторыхъ, при дорогѣ Астрахань-Царицынъ, такъ какъ до рынковъ, лежащихъ на линіи Харьковъ-Полтава-Кременчугъ-Елизаветградъ и далѣе къ югу отъ нея, отправка рыбы становится все менѣе и менѣе значительною.

Но здѣсь важно, примѣнительно къ докладу г. Малышева, то несомнѣнное положеніе, что какіе бы рынки потребленія мы ни взяли, хотя бы даже для направленія Астрахань-Камышинъ наименѣе выгодные, мы нигдѣ не встрѣтимся съ пресловутой разницей въ 5,18 коп., которую, какъ пугало торговцевъ, выставляетъ г. Малышевъ на страхъ врагамъ.

Если затѣмъ принять во вниманіе, что важнѣйшія торговыя связи и товаро-пассажирскія сношенія Астрахани, коими она живетъ, въ силу своего географическаго положенія, какъ портъ громаднѣйшаго района, тяготѣющаго къ Волгѣ и ея системѣ, включая сюда Центральную и Сѣверную Россію, то даже странно ставить вопросъ: какіе же рынки для Астрахани являются болѣе важными? Конечно, не южные, а прежде всего Поволжье, затѣмъ Москва, Петербургъ и весь центральный промышленный районъ, сѣверо-западный край, западъ и уже послѣ нихъ югъ. Послѣдній имѣетъ значеніе только по сбыту рыбы, но и въ этомъ случаѣ размѣръ сего сбыта, въ общемъ, не превышаетъ общаго сбыта въ сѣверныхъ районахъ, включая Поволжье.

Такъ, напр., рыбныхъ товаровъ отправлено изъ Царицына (1896 г.) на южныя и западныя дороги или ихъ участки, до коихъ разстояніе, какъ указано выше въ таблицахъ, по лѣвобережной линіи будетъ нѣсколько длиннѣе, около 6.000,000 пуд.

Въ тоже время изъ Царицына и съ другихъ Волжскихъ желѣзнодорожныхъ пристаней Астрах. рыбныхъ товаровъ доставлено на сѣверные и центральные рынки въ 1895 г. около 5.000,000 пуд.

Если къ этому добавить то количество рыбныхъ товаровъ, которое расходится по Поволжью, помимо жел. дорогъ, въ виду отсутствія

къ нимъ жел. дорогъ отъ Волги, то въ общемъ придется признать, что и въ отношеніи рыбныхъ товаровъ сѣверные и центральные рынки явятся болѣе важными, чѣмъ западные и юго-западные. Не подлежитъ сомнѣнію, что Поволжскіе города, при соединеніи ихъ и Астрахани съ желѣзнодорожною сѣтью, будутъ получать рыбу въ теченіи зимняго періода по жел. дорогамъ *).

Рыбные же товары, идущіе на Донъ, будутъ идти въ теченіе навигаціи, совпадающей съ Волжскою и Дунайскою, и впредь воднымъ путемъ.

Затѣмъ, нельзя не обратить вниманія, что на рынкахъ, лежащихъ на югъ отъ Харькова и по сосѣдству съ Ростовомъ, съ упорядоченіемъ лова въ Азовскомъ и Черномъ моряхъ, Каспійская рыба, въ виду сильной конкуренціи со стороны Черноморской и Азовской рыбы, не можетъ разсчитывать на прочный сбытъ. Независимо отъ того, Черноморское побережье всегда останется болѣе доступнымъ и для Каспійскихъ промысловъ (напр., Сальяны и пр.) въ направленіи черезъ Баку-Батумъ или Петровскъ-Новороссійскъ. Поэтому рынки эти могутъ продолжать тяготѣть къ Астрахани скорѣе въ томъ случаѣ, если Астрахань будетъ привлекать къ себѣ, какъ рынокъ, всю прикаспійскую торговлю. Эта послѣдняя можетъ быть закрѣплена за Астраханью уже ни какъ не въ силу сношеній съ южными рынками, а только тѣсною связью Астрахани со всею центральною Россіею. Тогда и южные рынки отъ Астрахани не уйдутъ.

Сказанное о рыбѣ съ одинаковою убѣдительностью подтверждается и примѣромъ на транзитныхъ грузахъ, напр. на хлопкѣ, для наблюденія котораго возьмемъ два его главныхъ рынка потребленія—Москву, которая съ Прибалтійскимъ райономъ потребляетъ около 80%, и Лодзь, потребляющую лишь около 20%.

Москва / Астрахань	Разстояніе	Тарифъ	+ или — на Камышинъ.	Лодзь / Астрахань	Разстояніе	Тарифъ	+ или — на Камышинъ.
черезъ Камышинъ	1333	30,91		черезъ Камышинъ	2505	51,68	
черезъ Царицынъ	1388	31,68	+0,69	черезъ Царицынъ	2448	50,73	—0,95

*) Лѣвобережное направленіе для сношенія съ Центральной Россіей, сѣверомъ и всѣмъ Поволжьемъ даетъ наибольшія сокращенія разстояній.

Авт.

Въ обѣихъ таблицахъ, и на рыбу и на хлопокъ, показана тарифная разница въ прямомъ направленіи движенія грузовъ, какъ оно и должно въ дѣйствительности имѣть мѣсто, но намъ извѣстно изъ доклада г. Малышева, что ему во что бы то ни стало хочется показать особенное тарифное значеніе именно пунктамъ Царицыну и Камышину, которое онъ и разсматриваетъ, въ ущербъ истинному значенію Астрахани, какъ настоящіе рынки отправленія. Въ этомъ случаѣ онъ съ поразительной ловкостью пользовался незнаніемъ принциповъ желѣзнодорожнаго строительства его слушателями. Онъ показалъ, что ему какъ бы совершенно неизвѣстно, что назначеніе всякой жел. дороги, имѣющей серьезное грузовое значеніе, это—соединить рынки потребленія съ рынкомъ производства. Сторонники же проведенія дороги на Астрахань по лѣвому берегу Волги, на оборотъ, вовсе этого не скрываютъ, и если особенно горячо отстаиваютъ необходимость ея лѣвобережнаго направленія, то это не потому, чтобы особенно хлопотали объ интересахъ Камышина, который самъ по себѣ, какъ самостоятельный торговый пунктъ, какъ сказано выше, не имѣетъ никакого значенія, а именно потому, что ими руководитъ несомнѣнное убѣжденіе въ необходимости возвращенія Астрахани ея истиннаго и натуральнаго характера торгово-промышленнаго рынка. Когда г. Малышевъ распинается за правобережное направленіе, въ его словахъ невольно слышится плохо замаскированная забота о Царицынѣ *), благополучіе котораго онъ этимъ направленіемъ и старается обезопасить. Ему какъ будто-бы совершенно непонятно экономическое отношеніе Царицына къ Астрахани, какъ въ настоящее время, при отсутствіи дороги, такъ и въ будущемъ, съ постройкою дороги. Но, вѣдь, всѣмъ извѣстно, что такое Царицынъ и какую службу онъ несетъ теперь по отношеніи Астрах. рынка? Царицынъ не есть самъ по себѣ рынокъ потребленія рыбы; онъ представляетъ собою теперь, при отсутствіи Астрах. жел. дор., лишь перевалочный пунктъ, и не только въ отношеніи западнаго и южнаго, но и сѣвернаго районовъ. Но это объясняется навигаціонными условіями, въ силу коихъ явилась необходимость везти рыбу именно въ Царицынъ, какъ ближайшій къ Астрахани желѣзнодорожный перевозочный пунктъ. Прежде ту же службу несъ Саратовъ, но затѣмъ въ послѣдніе двадцать пять лѣтъ, съ проведеніемъ Грязе-Царицынской жел. дороги, былое значеніе Саратова отошло къ Царицыну. На послѣднее обстоятельство я прошу обратить вниманіе г. Малышевъ, усердствуя въ пользу правобережнаго направленія, под-

*) Собственно не о Царицынѣ, а о Грязе-Царицынской линіи Юго-Восточныхъ дорогъ, такъ какъ несомнѣнно отъ постройки жел. дороги до Астрахани Царицынъ не выиграетъ, а проиграетъ, и для него гораздо лучше настоящее положеніе.

Авт.

черкиваетъ *ежовое* значеніе Царицына для рыбной торговли Астрахани. Хорошъ вѣкъ, не начисляющій даже и полныхъ 30 лѣтъ жизни! Вотъ какъ произвольно обращается докладчикъ не только съ цифрами, какъ уже было показано выше, но и съ фактами недавней жизни, которые въ его изложеніи, по мѣрѣ надобности, принимаютъ то увеличенное, то сокращенное положеніе.

Камышинъ, до проведенія сюда жел. дороги, былъ совершенно въ томъ же положеніи, что и Царицынъ, до постройки Грязе-Царицынской линіи. Экономическія условія его жизни были одинаковы съ Царицыномъ, и ему суждено кореннымъ образомъ измѣниться лишь по включенія названія города въ общую сѣть русскихъ жел. дорогъ. Нынѣ Камышинъ находится на магистрали, имѣющей, какъ сказано выше, чрезвычайно важное желѣзнодорожное значеніе, соединяющей кратчайшимъ путемъ востокъ Россіи съ сѣверомъ и сѣверо-западомъ; съ проведеніемъ же дороги на Астрахань по лѣвому берегу Волги, его значеніе передаточнаго пункта на магистрали, соединяющей нашъ юго-востокъ съ сѣверомъ, сѣверо-западомъ и западомъ, несомнѣнно выростетъ. Но этого то и опасается докладчикъ, почему и считаетъ долгомъ всячески мѣрами дискредитировать въ глазахъ слушателей какъ самый Камышинъ, такъ и линію, носящую имя Камышина. Въ этихъ видахъ г. Малышевъ не жалѣетъ ни своихъ усилій, ни изобрѣтательности. Такъ, желая между прочимъ нанести ударъ направленію Астрахань-Камышинъ, онъ, скрадывая аналогичные факты въ практикѣ Ряз.-Уральской жел. дороги, грозитъ какими то неудобствами по перегрузкѣ и соединенными съ послѣдней перерывами движеній. Ничего подобнаго на самомъ дѣлѣ, по крайней мѣрѣ на линіяхъ Рязано-Уральской желѣзной дороги, нѣтъ, что всего лучше наблюдается на примѣрѣ Покровско-Уральской линіи, которая ни на мигъ въ интересахъ товарнаго движенія не разобщается съ Саратовомъ. Очевидно, что и при постройкѣ Астрахань-Камышинъ не будетъ мѣста никакимъ перерывамъ сообщенія черезъ Волгу, никакимъ перегрузкамъ и замедленіямъ. Камышинская линія не узкоколейная, а вполнѣ приспособленная къ принятію на свое полотно тѣхъ груженыхъ вагоновъ, которые будутъ подходить сюда съ ширококолейной дороги изъ Астрахани. Такимъ образомъ, всѣ эти перерывы въ сообщеніи, всѣ перегрузки и всѣ промедленія суть ни болѣе, ни менѣе, какъ плоды нехорошей фантазіи докладчика, подобные многимъ другимъ, образцы которыхъ я привелъ, кажется, въ достаточномъ количествѣ. Да, въ достаточномъ, чтобы составить отчетливое представленіе объ орудіяхъ его борьбы съ противниками и о средствахъ защиты довѣреннаго ему дѣла. Я могъ бы, правда, въ своихъ возраженіяхъ и разоблаченіяхъ допущенныхъ намѣренно неправильностей пой-

ти и дальше, и шагъ за шагомъ, строка за строкою, прослѣдить за всѣмъ имъ сказаннымъ и все опровергнуть съ фактами и цифрами въ рукахъ, такъ какъ ни одно изъ положеній г. Малышева не выдерживаетъ и самой снисходительной критики. Но, повторяю, и сказаннаго довольно, чтобъ судить о достоинствахъ доклада и о личности защитника правобережнаго направленія дороги, почему и умѣстно будетъ, наконецъ, поставить такіе вопросы: кто же такой докладчикъ и такъ ли ужъ онъ не заинтересованъ въ постройкѣ дороги, какъ онъ насъ въ томъ желаетъ убѣдить? Наводимъ въ адресъ-календарѣ г. Астрахани надлежащую справку и видимъ, что г. Малышевъ есть представитель Волжско-Камскаго банка, а кому же неизвѣстно, что этотъ банкъ является банкиромъ об-ва Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, одинъ изъ членовъ правленія коего состоитъ даже и членомъ совѣта Волжско-Камскаго банка. Такимъ образомъ, докладчикъ напрасно, въ надеждѣ на инкогнито, надѣлъ на себя скромную маску «дѣйствительнаго члена Петровскаго Общества» и прикрылся флагомъ не-заинтересованности. Онъ, подобно дѣятелямъ об-ва Ряз.-Уральской жел. дор. и Торгово-промышленнаго банка, по своему положенію въ Волжско-Камскомъ банкѣ и его близости къ об-ву Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, совершенно одинаково съ ними является представителемъ заинтересованной стороны въ постройкѣ дороги на Астрахань, и исключительная роль «благодѣтеля» города ему совершенно не къ лицу. Но если дѣятели Ряз.-Уральской дороги, соединяя свои интересы съ интересами города, настаиваютъ на лѣвобережномъ направленіи проектируемой дороги, то въ данномъ случаѣ ими руководитъ самое искреннее убѣжденіе въ исключительной цѣлесообразности направленія Астрахань-Камышинъ, при чемъ, выступая на защиту своего проекта, они не позволяютъ себѣ, однако, бросать въ лицо конкуренту оскорбленій и клеветы, какъ то дѣлаетъ г. Малышевъ. Такими способами борьбы онъ только компрометируетъ дѣло, которое ему поручено, и какъ-бы пріобщаетъ къ борьбѣ, въ такой постановкѣ вопроса, тѣ учрежденія, съ коими такъ или иначе состоитъ въ тѣсныхъ отношеніяхъ.

Настоящій краткій отвѣтъ даетъ возможность каждому разобраться съ сутью дѣла, исключивъ изъ доклада г. Малышева все то, что имъ въ прямой ущербъ г. Астрахани невѣрно приведено съ цѣлью доказать, будто бы лѣвобережное направленіе невыгодно для Астрахани *).

А. Владимірскій.

---

*) Воспроизведенная выше брошюра г. Владимірскаго была приложена и разослана при «Астрах. Вѣстникѣ» 1898 г. 1 января № 2628.

CLXXXII.

Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ.

(Извѣстіе о приглашеніи Сарат. прис. повѣр. В. Ф. Лятошинскаго въ С.-Петербургъ для занятій въ особой комиссіи по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ и слухи о существованіи нѣсколькихъ проектовъ этой дороги).

По вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ недавно, по словамъ «Сар. Л.», приглашался въ Петербургъ изъ Саратова прис. повѣр. В. Ф. Лятошинскій для занятій въ особой комиссіи изъ представителей разныхъ вѣдомствъ и учрежденій. Говорятъ, что существуетъ *нѣсколько проектовъ* по проведенію линіи правымъ и лѣвымъ берегами Волги. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 3 января № 2629.— «Астрах. Листокъ» 1898 г. 3 января № 2).

CLXXXIII.

О брошюрѣ рязано-уральцевъ.

(О воспроизведенной выше подъ № CLXXXI брошюрѣ г. А. Владимірскаго: «Ошибки, незнаніе или намѣренная подтасовка? Отвѣтъ Ф. С. Малышеву.» Спб. 1897 г.).

«Произведеніе», носящее имя г. Владимірскаго, агента Ряз.-Уральской жел. дороги и Торгово-промышленнаго банка (какъ онъ самъ себя называетъ) *), вышло въ свѣтъ, конечно, по заказу и содержитъ яко-бы— «отвѣтъ» на извѣстные доклады г. Малышева **). Отбросивъ бранчивую часть брошюрки, какъ не имѣющую никакого значенія, обратимъ вниманіе на слѣдующіе пункты по существу:

1) Прежде всего выступаетъ на видъ самое направленіе дороги, указанное авторомъ. Два мѣсяца тому назадъ г. Бернардъ въ своемъ докладѣ ***) увѣрялъ Астрах. публику, что, *„по сообщеннымъ ему управленіемъ Ряз.-Ур. об-ва даннымъ“*, лѣвобережная дорога прой-

*) Г. Владимірскій въ своей брошюрѣ называетъ себя только «агентомъ общества Рязано-Уральской жел. дороги».

**) Какъ видно изъ брошюры, г. Вл—ій имѣетъ въ виду одинъ докладъ г. Малышева, читанный имъ 23 октября 1897 г. въ Петр. Об-вѣ изслѣд. Астрах. края.

***] Г. Бернардъ читалъ свой докладъ въ Петр. Об-вѣ 5 декабря 1897 г., т. е. только за одинъ мѣсяцъ до напечатанія настоящей статьи въ «А. Л.»

детъ на Сеитовку, Баскунчакъ, Элтонъ и Николаевскую слободу, при длинѣ пути въ 439 верстъ. Теперь же, изъ брошюры агента того же об-ва *), обнаруживается, что эта дорога не только минуетъ всѣ приволжскія селенія, но пройдетъ въ сторонѣ и отъ Баскунчака, и отъ Элтона, въ разстояніи около 15—16 верстъ отъ каждаго; однако же, при всемъ томъ, длина пути назначена по прежнему въ 439 верстъ. Впрочемъ, объ удаленіи Элтона и Баскунчака говорится въ брошюрѣ не прямо, а въ слѣдующемъ видѣ: «Для *соединенія Элтона и Баскунчака* съ Астрахань-Камышинской линіей *потребовалась бы дополнительная затрата* около 830 тыс. руб.» (стр. 14 **). На эту сумму можно построить, считая по 27 тыс. на версту (какъ назначается рязано-уральцами), 31 версту общаго удаленія, или по 15—16 верстъ на каждое озеро. При вычисленіи стоимости желѣзнодорожнаго пути, авторъ почему-то отбрасываетъ сказанныя 830 т. рублей. Прослѣдивъ новое направленіе на Камышинъ по болѣе или менѣе подробной картѣ Астрах. губерніи (напр., изданная Астрах. Статист. Комит., въ дюймѣ 30 вер.; продается въ книжн. скл. ком. нар. чтеній), проведя прямую линію отъ Сеитовки на Камышинъ, увидимъ, что на всемъ его протяженіи не встрѣчается ни единаго населеннаго пункта, за исключеніемъ татарской деревни Сеитовки. Приволжскія же села лѣваго берега находятся въ 20—30—40 и болѣе верстахъ отъ новой линіи, т. е., или въ равныхъ разстояніяхъ отъ право и лѣвобережнаго направленій жел. дороги *или ближе къ правобережному*. При этомъ густонаселенный и богатый районъ *около—Царевскій находится значительно ближе къ Царицыну,* чѣмъ къ Камышинской линіи. Можно-ли послѣ этого серьезно говорить о воображаемыхъ «преимуществахъ» Камышинскаго направленія предъ правобережнымъ въ отношеніи развитія мѣстнаго земледѣлія и сельской промышленности? Да этого вопроса г. агентъ и не касается: надлежащее и безпристрастное рѣшеніе такого вопроса, вѣроятно, не соотвѣтствовало бы интересамъ Ряз.-Ур. об-ва.

2) Въ брошюрѣ желѣзнодорожн. об-ва считается длина пути Астрахань-Камышинъ въ 439 верстъ. Цифра эта едва-ли можетъ быть вполнѣ вѣрной: Во-первыхъ, она противорѣчитъ всѣмъ величинамъ - назначавшимся прежде для того же пути. Въ докладѣ Ряз.-Уральскаго об-ва Министерству разстояніе Астрахань-Камышинъ опредѣлялось въ 510 верстъ; по докладной запискѣ Астрах. городской думы—уж въ 460 верстъ, а по г. Бернарду, объявившему, на основаніи сооб

*) Брошюра г. Владимірскаго написана раньше чтенія доклада г. Бернарда, какъ это можно видѣть изъ имѣющагося на ней цензорскаго дозволенія: «Дозволено цензурою. СПБ 29 ноября 1897 г.»

**) См. стран. 503—504 настоящаго «Сборника.»

щенныхъ ему отъ правленія об-ва свѣдѣній, направленіе отъ Сеитовки на Баскунчакъ, Элтонъ и Николаевскую слободу, а не прямо отъ Сеитовки на Ник. слоб.,—тоже 439 верстъ. Во-вторыхъ, это число противорѣчитъ математическимъ вычисленіямъ, которыя даютъ для кратчайшаго по прямой линіи разстоянія отъ Астрахани до Камышина 430 верстъ, *съ точностью до 1 версты.* Тѣ же вычисленія показываютъ, что, напр., длина жел. дороги Царицынъ-Липецкъ (600 верстъ), находящейся приблизительно въ одинаковыхъ условіяхъ съ Астрахань-Сеитовка-Камышинской дорогой относительно прямолинейности, превысила кратчайшее разстояніе между тѣми же городами (521 версту) на 15 проц.

Но возьмемъ для Астрах.-Камышинской линіи только 12 проц. превышенія противъ математической линіи; тогда на 430 верстъ придется добавить почти 52 версты, такъ что желѣзнодорожное разстояніе будетъ равно 482 версты, болѣе 439, указанныхъ въ брошюрѣ, на 43. Далѣе встрѣчаются въ разсматриваемой брошюрѣ еще слѣдующія неточности: разстоянія отъ Царицына и отъ Камышина до Москвы приняты равными 1019 и 894, вмѣсто 1010 и 898, помѣщенныхъ въ «Указателѣ» Минист. Пут. Сообщ. за 1897 г.; такъ что разность въ разстояніяхъ (при вычисленіи тарифовъ) увеличилась, благодаря этому «недосмотру» еще на 13 верстъ *въ пользу* Камышинскаго направленія, не говоря уже о вышеозначенныхъ 43 вер., а всего, слѣдовательно, на 56 верстъ. Сравнивъ теперь исправленныя величины, увидимъ, что *разстояніе отъ Астрахани до Москвы чрезъ Царицынъ равно 1010+369, или 1379, а отъ Астрахани до Москвы на Камышинъ—898+482 или 1380 верстъ, т. е. оба эти разстоянія до Москвы разнятся лишь на одну версту.* Незначительное различіе въ пользу Камышинскаго направленія будетъ лишь по отношенію къ пунктамъ, лежащимъ къ *сѣверо-востоку* отъ линіи Астрахань-Камышинъ-Москва, т. е. для средневолжскаго бассейна, куда жел. дорогой ничто изъ Астрахани идти не можетъ. Что касается до пунктовъ, лежащихъ къ западу и въ особенности къ югу отъ линіи Царицынъ-Москва, то разстоянія ихъ отъ Астрахани по Царицынской линіи, разумѣется, будутъ много короче, чѣмъ по Камышинской.

3) Г. Бернардъ въ своемъ докладѣ утверждалъ, что «по сообщеннымъ ему правленіемъ Ряз.-Урал. об-ва даннымъ» проектируется провести, во-первыхъ, линію Астрахань-Сеитовка-Баскунчакъ-Элтонъ-Николаевская слобода и, во вторыхъ, соединить эту линію съ Царицынымъ и Краснымъ-Яромъ. Теперь *агентъ* того же общества *о Красноярской вѣтви* вовсе уже не упоминаетъ, а о линіи *на Царицынъ* говоритъ слѣдующее: «Въ какомъ бы направленіи эту линію (т. е.

идущую отъ Царицына на сѣверъ къ Уралу черезъ Элтонъ) Правительство ни рѣшило строить, или на Кротовку, или на Уральскъ, *при ея посредствѣ* и Царицынъ получитъ соединеніе съ лѣвобережной линіей, а слѣдовательно и съ Астраханью черезъ Элтонъ» (стр. 22 *). Итакъ, дорога Элтонъ-Царицынъ вовсе не будетъ вѣтвью Астрахан-ско-Камышинской линіи, какъ утверждалъ г. Бернардъ, а если будетъ, то составной частью самостоятельной и весьма большой линіи Царицынъ-Кротовка, длиною около 900 верстъ. Извѣстно, что Правительство *вовсе и не рѣшало* вопросъ о постройкѣ этой линіи, а о проведеніи ея только еще ходатайствовалъ предъ Правительствомъ съѣздъ горнопромышленниковъ, въ интересахъ Уральской горной промышленности. Но вѣдь легко можетъ быть, что, напр., съѣздъ судовладѣльцевъ возбудитъ ходатайство о непроведеніи той же самой линіи, какъ весьма вредной для Волжскаго судоходства. Отъ ходатайства частнаго съѣзда промышленниковъ до проведенія 900 верстной магистральной линіи существуетъ, надо полагать, «дистанція огромнаго размѣра»! Затѣмъ обнаруживается, что и въ случаѣ проведенія Царицынъ-Кротовской линіи, разстояніе до Царицына отъ Астрахани по лѣвому берегу будетъ болѣе, чѣмъ по правому *на сто верстъ!* (см. стр. 23 **). Соединительная вѣтвь съ Царицына на Элтонъ должна быть длиною, кажется, около 130 вер. (разстояніе это по почтовому тракту равно 167 вер., по кратчайшей математической линіи—118). Будетъ-ли въ интересахъ Ряз.-Урал. об-ва строить вѣтвь въ 130 верстъ только для Астрах. грузовъ? Едва-ли: вѣдь это отвлечетъ грузы отъ главной и притомъ длиннѣйшей линіи. Если бы Ряз.-Уральское об-во рѣшило строить эту вѣтвь, какъ необходимое дополненіе къ Астрахань-Камышинской линіи, то почему же ни г. Бернардъ, ни самъ агентъ об-ва, при вычисленіи стоимости постройки, совершенно не упоминали не только о Красноярской вѣтви, но и о Царицынъ-Элтонской, т. е. не приняли въ разсчетъ очень почтенную стоимость 145 верстъ (130+15). Такое умолчаніе даетъ право думать, что въ настоящее время Ряз.-Уральское об-во проектируетъ *только одну* магистраль Астрахань-Камышинъ *безъ побочныхъ вѣтвей* на Царицынъ и Красный-Яръ, а слѣдовательно эти вѣтви играли роль только въ докладѣ г. Бернарда и въ брошюрѣ г. агента.

4) Посмотримъ, какова будетъ разность въ стоимости сооруженій правобережнаго и лѣвобережнаго направленій. Крайними пунктами для перваго слѣдуетъ принимать Форпостъ и Сарепту, такъ какъ отъ Сарепты до Царицына уже происходитъ желѣзнодорожное движе-

*) См. стран. 507 настоящаго «Сборника».
**) См. стран. 509 настоящаго «Сборника».

ніе. Разстояніе Форпостъ-Сарепта, согласно брошюрѣ, будетъ равно 369—20=349 вер. Для Камышинской линіи возьмемъ наиболѣе вѣроятную величину 482 версты по магистрали, да сюда еще надо присоединить 31 версту побочныхъ вѣтвей къ Элтону и Баскунчаку; тогда получимъ 482+31 или 513 верстъ. (Слѣдовательно «лѣвая» линія длиннѣе «правой» на 164 версты). Какова стоимость одной версты? Въ Энциклопедическомъ словарѣ Брокгауза, въ статьѣ «Желѣзныя дороги», написанной авторитетнѣйшимъ русскимъ экономистомъ проф. Чупровымъ (и Брандтомъ), значится, что, напр., одна изъ самыхъ дешевыхъ казенныхъ дорогъ—Баскунчакская, предназначенная исключительно для перевозки соли, обошлась Правительству въ 37,917 руб. металлическихъ на каждую версту, что, по существующему курсу, равно почти 57 тыс. кредитныхъ рублей. Эту сумму, я полагаю, и возможно принять за наименьшую для поверстной стоимости Астрах.-Камышинской линіи, въ виду близкаго сходства условій ея постройки съ Баскунчакской жел. дорогою. Тогда 164 версты будутъ стоить 57 т.×164=9 милліоновъ 348 тысячъ. Что касается сооруженій въ дельтѣ р. Волги, то выведенная г. Владимірскимъ сумма 3.652 тыс., по всей вѣроятности, составляетъ стоимость насыпей и дамбъ, а также мостовъ чрезъ пролеты въ этихъ дамбахъ. Стоимость же мостовъ черезъ большія рѣки, напр. Ахтубу, Бузанъ, Болду, не высчитывалась; да, надо полагать, что этихъ мостовъ и не будетъ, такъ какъ Ряз.-Уральское об-во ходатайствуетъ *„объ облегченныхъ условіяхъ эксплоатаціи, которыя будто бы несомнѣнно будутъ допущены для Астраханской дороги“*. Складывая предыдущія суммы, получимъ *13 милліоновъ превышенія въ стоимости Астрах.-Камышинской линіи противъ Форпостъ-Сарептской.* И это еще безъ стоимости мостовъ или переправъ чрезъ Болду, Бузанъ, Ахтубу и Волгу (у Камышина)! Впрочемъ, по заявленію агента, для «обывателя безразлично, во что обойдется та или другая дорога казнѣ или частному обществу», но кому же неизвѣстно, что жел. дороги имѣютъ громадное общегосударственное значеніе, и Правительство, имѣя на нихъ такой именно взглядъ, гарантируетъ, въ видахъ поощренія частной иниціативы, извѣстный процентъ дохода, но въ то же время всегда оставляетъ за собой право выкупа дороги чрезъ извѣстное число лѣтъ въ свою собственность. Такимъ образомъ, казна ежегодно приплачиваетъ недовырученные проценты, а въ концѣ концовъ, рано или поздно, поплачивается за всѣ расходы, сдѣланные на сооруженіе дороги, при чемъ деньги для расплаты берутся съ того же населенія государства. Какому же благонамѣренному и благоразумному обывателю можетъ быть безразлично, издерживаются-ли десятки милліоновъ казенно-общественнаго достоянія производительно и

цѣлесообразно, на дѣйствительныя нужды населенія, или они бросаются на сомнительныя сооруженія съ гарантіей доходовъ частнымъ обществамъ?

Вотъ тѣ соображенія и вопросы, которые появились у меня при чтеніи брошюры Ряз.-Уральскаго об-ва. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 4 января № 3).

Математикъ.

CLXXXIV.

Краткій обзоръ хода дѣла въ 1897 г. по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ.

(Составленъ правобережникомъ и помѣщенъ въ «Обозрѣніи главныхъ вопросовъ мѣстной жизни за 1897 годъ.»)

Истекшій годъ ознаменовался рѣзкимъ и сильнымъ подъемомъ интереса къ вопросу о желѣзной дорогѣ. Вопросъ этотъ для Астрахани не новый, но, благодаря слухамъ о предстоящемъ рѣшеніи его въ высшихъ сферахъ, а также вслѣдствіе той постановки, которая ему была придана на мѣстѣ, онъ долгое время являлся самымъ злободневнымъ вопросомъ. Дебатировался онъ неоднократно въ думѣ, биржевымъ купечествомъ, въ особой комиссіи подъ предсѣдательствомъ г. губернатора, въ печати и, наконецъ, въ Петровскомъ Обществѣ. Такое вниманіе къ этому вопросу, помимо его общей важности, обусловливается еще тѣмъ, что при его рѣшеніи городское общество раскололось на двѣ части: одни стоятъ за направленіе дороги по лѣвому берегу отъ Астрахани на слоб. Николаевскую, другіе по правому на Царицынъ. Доводами за первое направленіе служатъ указанія на то, что лѣвый берегъ болѣе населенъ и болѣе одаренъ отъ природы, чѣмъ правый, и то, что при проведеніи дороги по правому берегу, въ виду ширины Волги подъ городомъ и удобства мѣстоположенія Форпоста, всѣ складочныя помѣщенія, торговыя и т. д. будто бы перейдутъ на ту сторону, и г. Астрахань «сильно упадетъ». Этотъ послѣдній доводъ является основнымъ у большинства лѣвобережниковъ: онъ всѣми ими безъ исключенія приводится и при томъ громаднымъ большинствомъ выдвигается на первый планъ. Такимъ образомъ за лѣвобережное направленіе стоятъ прежде всего и главнымъ образомъ владѣльцы крупной недвижимой собственности; вотъ почему это направленіе въ лицѣ думы, въ которую, по существующему городовому положенію, входятъ прежде всего домовладѣль-

цы, пріобрѣло такую горячую союзницу. Городской думой посылалась въ истекшемъ году въ Петербургъ депутація съ ходатайствомъ за облюбованное ею направленіе, а затѣмъ, по возвращеніи этой депутаціи, было ассигновано 10 тыс. руб. на подыскиваніе доводовъ въ пользу направленія дороги на Камышинъ. Въ эту комиссію были выбраны исключительно сторонники лѣвобережнаго направленія жел. дороги И въ думѣ, и при другихъ столкновеніяхъ съ противниками рѣзко сказалось нетерпимое отношеніе лѣвобережниковъ, доходившее даже до органической неспособности выслушивать чужое мнѣніе. Такъ, напр., въ «совѣщаніи по вопросу о выборѣ направленія жел. дор. на Астрахань», начавшемся слѣдующими знаменательными словами г. губернатора: «желѣзнодорожный вопросъ, по моимъ свѣдѣніямъ, стоитъ такъ,—что если будутъ отстаивать непремѣнно лѣвую, то дороги теперь не дадутъ вовсе, отложатъ въ дальній ящикъ», лѣвобережники храбро заявляли: «лучше не надо совсѣмъ дороги, чѣмъ проводить ее по правой сторонѣ», «выгоднѣе для насъ не имѣть дороги еще десятки лѣтъ, но добиться дороги лѣвой», «я стою за дорогу по лѣвому берегу, или дороги намъ совсѣмъ не надо» («Астр. Листокъ» 1897 г. № 244), тѣмъ самымъ высказывая полную готовность чуть-ли не разссориться, отстаивая любезное имъ направленіе.

Въ запискѣ, отвезенной въ Петербургъ думской депутаціей, и въ докладѣ г. Бернарда приводились слѣдующіе доводы за лѣвобережное направленіе. Во-первыхъ, то, что лѣвый берегъ болѣе заселенъ (719,660 чел. противъ 161,378). Во-вторыхъ, что на лѣвомъ берегу болѣе развито земледѣліе. Такъ, г. Бернардъ указывалъ, что изъ сл. Николаевской вывозится въ среднемъ ежегодно хлѣба на 2 мил. руб., что въ Царевскомъ уѣздѣ засѣвается свыше 300,000 дес., а въ Астраханскомъ—картофелемъ до 7,000 дес. На это г. Малышевъ возражалъ, что, во-первыхъ, главные поселки находятся въ районѣ дельты Волги и Ахтубинской долины и будутъ поэтому дальше отстоять отъ лѣвобережной дороги, чѣмъ отъ правобережной, и во-вторыхъ, что если взять цифры производства хлѣба за десятилѣтіе, то окажется, что ежегодно недоставало отъ 1813 т. пуд. въ Астраханскомъ уѣздѣ, до 11 тыс. пуд. въ Царевскомъ. Кромѣ того указывалось, что по климатическимъ и почвеннымъ условіямъ на развитіе земледѣлія нечего разсчитывать. Къ тому же выводу приводятъ и общія соображенія о значеніи жел. дорогъ и ихъ возможномъ вліяніи на производительность края. Указывалось лѣвобережниками, далѣе, на наличность на лѣвомъ берегу скотоводства. На это г. Малышевъ возражалъ, что скотоводство существуетъ и на правомъ берегу, а кромѣ того, вообще говоря, разсчитывать на его особенное развитіе въ краѣ нѣтъ почти никакихъ основаній. Указывалось, затѣмъ, на огородни-

чество, садоводство и бахчеводство, яко бы процвѣтающія на лѣвомъ берегу. Но для развитія этихъ отраслей промышленности всего важнѣе скорость и удобство доставки на рынки; а эти два условія несомнѣнно болѣе будутъ удовлетворены при проведеніи желѣзнодорожной линіи на Царицынъ. Возможность развитія соледобыванія является однимъ изъ крупныхъ доводовъ въ рукахъ лѣвобережниковъ. Г. Бернардъ въ своемъ докладѣ указывалъ на озеро Элтонъ, гору Чапчачи, какъ на неистощимыя хранилища легкодобываемой соли. Въ отвѣтъ на это г. Склабинскимъ и другими указывалось, что соль на Элтонѣ вовсе не такъ ужъ доброкачественна и доступна обработкѣ и что, кромѣ того, тарифы на ея перевозку таковы, что и въ Астрахань и вверхъ, по старому, пойдетъ Баскунчакская соль, для которой существуетъ желѣзнодорожная линія и Владимірская пристань. Сторонники лѣвобережнаго направленія весьма охотно указываютъ на то, что при проведеніи дороги на Камышинъ разстояніе до Москвы и другихъ пунктовъ, лежащихъ по направленію къ сѣверу, будетъ ближе отъ Астрахани, чѣмъ при проведеніи дороги на Царицынъ. Однако, въ виду того, что проектированныхъ по лѣвому берегу линій указывается цѣлыхъ 3, весьма различной длины, и самая короткая изъ нихъ представляетъ изъ себя ничто иное, какъ почти математически кратчайшее разстояніе отъ Астрахани до Камышина и при томъ вычисленное съ сомнительною точностью, — вопросъ о томъ, дѣйствительно-ли «лѣвая» дорога короче и насколько, представляется весьма неяснымъ. Не смотря на это, на томъ, что лѣвая дорога, какъ предполагается, будетъ мало длиннѣе правой, г. Бернардъ построилъ цѣлый рядъ своихъ доводовъ. Такъ, напр., исходя изъ крайне страннаго, если не сказать болѣе, предположенія о томъ, что по жел. дорогѣ пойдетъ, кромѣ рыбы, нынѣ идущей чрезъ Царицынъ на сѣверъ и югъ, еще и та, которая идетъ вверхъ по р. Волгѣ, онъ дѣлалъ невѣроятное вычисленіе о тѣхъ сбереженіяхъ, которыя яко бы получатъ рыбопромышленники при проведеніи дороги на Камышинъ.

Доводы защитниковъ правобережнаго направленія покоятся какъ на детальной и весьма вѣской критикѣ *всѣхъ* доводовъ противниковъ, такъ и на указаніи цѣлаго ряда преимуществъ правобережной дороги. Указывается на неосновательность опасеній перехода города на ту сторону, на возможность постройки вокзала и станціи въ Астрахани. По частямъ разбиваются всѣ указанія на возможность развитія лѣваго Заволжья при проведеніи дороги на Камышинъ. Правая дорога будетъ построена гораздо скорѣе, обойдется дешевле, будетъ удобнѣе и свяжетъ городъ съ бойкимъ торговымъ пунктомъ, соединяющимся тремя магистральными вѣтвями съ сѣверомъ, западомъ и югомъ Россіи. Астраханско-Царицынская линія продолжится въ будущемъ въ Пет-

ровскъ, для соединенія съ линіей, которая пойдетъ въ Персію. Правобережная дорога имѣетъ гораздо больше значенія для рыбной промышленности и транзита, которыми, главнымъ образомъ, можно сказать, почти исключительно живетъ край. И эти отрасли дѣятельности имѣютъ за собой будущее. Для рыбныхъ товаровъ южные рынки уже и теперь имѣютъ громадное значеніе, а будутъ имѣть еще больше, когда, какъ указывалъ В. И. Склабинскій, Сибирская и сѣверная рыба потѣснятъ изъ центра Россіи Астраханскую. Югъ Россіи между тѣмъ растетъ въ поражающей прогрессіи. Вотъ почему соединеніе съ нимъ весьма важно, даже прямо таки является настоятельной необходимостью. Если даже до Москвы и другихъ сѣверныхъ пунктовъ разстояніе будетъ дальше (на *одну* версту, какъ доказываетъ г. Математикъ), то дорога будетъ удобнѣе безъ излишнихъ перегрузокъ, риска, катастрофъ и т. д. Въ настоящее время весь рыбный и транспортный грузъ идетъ изъ Астрахани или вверхъ по Волгѣ до Нижняго, Казани и другихъ пунктовъ, или черезъ Царицынъ на югъ, западъ и сѣверъ. На Камышинъ не идетъ ни одного пуда. Ломка установившагося торговаго пути если и будетъ имѣть для чего-либо значеніе, то лишь для оживленія движенія по бездоходной Камышинской линіи, т. е. лишь для интересовъ Ряз.-Уральскаго об-ва.

Въ заключеніе остается указать на то, что детальныя данныя, приводимыя сторонниками и того, и другого направленія, не всегда отличаются полнотой и точностью. Почему дальнѣйшее собираніе такихъ данныхъ представляется (хотя нельзя не видѣть, что правобережное направленіе отвѣчаетъ общимъ основамъ желѣзнодорожной политики, чего никакъ нельзя сказать про лѣвое) весьма полезнымъ. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 6 января № 4).

CLXXXV.

Вниманію съѣзда солепромышленниковъ.

(Воспроизведеніе статьи г. В. Леонтьева, помѣщ. въ «Спб. Вѣдомостяхъ» о причинахъ, вредно вліяющихъ на успѣхъ солепромышленности Астрах. края, и о необходимости устраненія этихъ причинъ).

Въ одномъ изъ послѣднихъ №№ «С.-Петерб. Вѣд.» напечатана за подписью „*В. Леонтьева*“, и подъ заглавіемъ: «Вниманію съѣзда солепромышленниковъ» *весьма странная* статья. Статья эта, въ связи съ нѣкоторыми другими фактами, привела насъ къ немаловажнымъ заключеніямъ. Прежде чѣмъ высказать эти заключенія, мы считаемъ

долгомъ привести эту статью цѣликомъ, рекомендуя читателямъ обсудить ее, принявъ во вниманіе скрываемую авторомъ, но несомнѣнную связь статьи съ домогательствами «рязано-уральцевъ» и какими-то особыми планами, о которыхъ они не говорятъ, но о которыхъ можно теперь догадываться.

Статья гласитъ слѣдующее:

«За послѣднее десятилѣтіе успѣхъ солепромышленности Донецкаго округа достигнулъ необыкновенныхъ результатовъ, и мы съ увѣренностью можемъ утверждать, что поступательный ростъ этой отрасли горнаго дѣла въ Донецкомъ округѣ будетъ увеличиваться съ каждымъ днемъ не только за счетъ общаго увеличенія потребленія соли, но и за счетъ, а слѣдовательно и въ прямой ущербъ солепромышленности Крымскаго и Астрах. края, изъ которыхъ послѣдней грозитъ полное прекращеніе доступа на рынки Центральной Россіи, а вмѣстѣ съ тѣмъ прекращеніе производства по добычѣ соли на Баскунчакѣ.

«Такой порядокъ вещей, обогащающій два иностранныхъ общества, французское и голландское, и раззоряющій окончательно русскихъ предпринимателей и инородческое и мѣстное населеніе Астрах. края, живущихъ исключительно работами по добычѣ соли на озерѣ, сложился подъ вліяніемъ своеобразныхъ желѣзнодорожныхъ ставокъ на перевозку соли по Баскунчакской жел. дорогѣ и попуднаго сбора, взимаемаго Министерствомъ Земледѣлія и Госуд. Имуществъ и, кромѣ того, благопріятнымъ для Донецкой соли построеніемъ существующаго общаго тарифа на перевозку соли.

«Чтобы освѣтить болѣе наглядымъ образомъ вышеуказанныя причины, вредно отражающіяся на интересахъ Астрах. края, позволю себѣ сослаться на цифровыя данныя, которыя въ настоящемъ случаѣ говорятъ сами за себя.

«Баскунчакская жел. дорога, имѣющая протяженіе въ 51 версту, взимаетъ за это разстояніе 22 руб. 50 к. вмѣсто 8 р. 48 к., какъ бы ей слѣдовало взимать за перевозку соли по существующему общему для прочихъ перевозокъ тарифу, и, кромѣ того, Министерство Госуд. Имуществъ взимаетъ попудный сборъ въ размѣрѣ 1 коп. съ каждаго пуда соли, добытой на озерѣ.

«Благодаря такому обложенію, а также разобщенности Баскунчакской жел. дороги съ остальною сѣтью дорогъ, добытую на озерѣ соль необходимо подвозить въ Царицынъ, Камышинъ и Саратовъ на баржахъ, такъ что, со всѣми накладными расходами, соль стоитъ солепромышленникамъ въ Царицынѣ не ниже 7 к., въ Камышинѣ $7^1/_4$ коп. и въ Саратовѣ $7^1/_2$ к. за пудъ.

«Совершенно въ иномъ положеніи находится стоимость добычи пуда соли въ Донецкомъ округѣ, гдѣ французское и голландское об-ва

мѣютъ рудники на собственной землѣ и при этомъ не уплачиваютъ
юпудныхъ сборовъ Министерсту Госуд. Имуществъ, такъ что стоимость
обычи пуда соли въ Донецкомъ округѣ, со всѣми издержками по про-
изводству и погашенію затраченнаго капитала на предпріятіе, обходит-
я имъ не дороже трехъ (3) коп. за пудъ. Принимая во вниманіе, что
келѣзнодорожная сѣть связываетъ рудники обоихъ иностранныхъ
об-въ со всей Россіей, соль Донецкаго округа, слѣдуя на мѣста наз-
наченія, не подвергается никакимъ исключительнымъ тарифамъ вродѣ
ого, какой установленъ для соли Баскунчакской, на ея мѣстной до-
огѣ, созданной исключительно для развитія солепромышленности Аст-
ах. края,—по этому соль Донецкая, занявъ господствующее положе-
іе въ губерніяхъ Привислянскаго и Прибалтійскаго края, а также
Центральной Россіи, начинаетъ вытѣснять соль Баскунчакскую даже
ъ районахъ Саратовской и Пензенской губерній и восточной части
ойска Донскаго.

«Стоя близко къ соляному дѣлу и слѣдя за успѣхами солепро-
ышленности Донецкаго округа, могу, нисколько не сгущая красокъ,
ъ увѣренностью предсказать, что если подлежащими сферами не бу-
утъ теперь же приняты соотвѣтствующія мѣропріятія, то не далѣе
акъ черезъ годъ добыча соли на Баскунчакѣ будетъ низведена толь-
о до размѣровъ—потребностей прибрежнаго населенія Поволжья, въ
айонѣ отъ Сызрани до Астрахани, т. е. отъ трехъ до четырехъ мил-
іоновъ пудовъ, тогда какъ производительность двухъ иностранныхъ
об-въ Донецкаго округа въ текущемъ уже году превыситъ 300 милл.
удовъ, прогрессивно увеличиваясь въ дальнѣйшемъ изъ года въ годъ.

«Полагаю, что такой порядокъ вещей, какой существуетъ въ дан-
ое время для солепромышленности, не соотвѣтствуетъ и государст-
еннымъ интересамъ, такъ какъ порядокъ этотъ усугубляетъ бѣдст-
енное положеніе населенія Астрах. края, живущаго работами по до-
ычѣ соли на озерѣ и остающагося безъ всякихъ средствъ къ суще-
ствованію за сокращеніемъ работъ по добычѣ соли. Кромѣ того каз-
на заинтересована матеріально въ доходности Баскунчакской жел.
дороги, которая въ недалекомъ будущемъ рискуетъ окончательно по-
терять перевозку соли, такъ какъ и тѣ послѣдніе три или четыре мил-
іона пудовъ соли, которые потребуются для прибрежнаго населенія
средняго Поволжья и Астрахани, будутъ перевозиться на волахъ и
верблюдахъ, которые и теперь уже успѣшно конкурируютъ съ жел.
дорогой, перевозя гужомъ соль за тѣ же три копейки, которые взи-
маетъ жел. дорога, причемъ гужевая перевозка даетъ сбереженіе въ
расходахъ по нагрузкѣ и выгрузкѣ, такъ какъ извозчикъ, взявъ соль
изъ бугра на озерѣ, самъ же и выгрузитъ ее на пристани во Вла-
діміровкѣ, тамъ, гдѣ укажетъ надобность. Затѣмъ казнѣ приноситъ

доходъ разработка соли въ Астрах. краѣ, тогда какъ въ Донецкомъ краѣ соль добывается въ частныхъ рудникахъ. Поэтому возникаетъ вопросъ: что-же нужно сдѣлать для того, чтобы устранить причины, вредно вліяющія на успѣхъ солепромышленности Астрах. края? На этотъ вопросъ я, на основаніи опыта и знакомства съ соляным дѣломъ въ Россіи, могу отвѣтить съ полной увѣренностью, что *только возможно скорое соединеніе соляныхъ міровыхъ источниковъ Астрах. края непосредственно съ желѣзнодорожною сѣтью Имперіи,* уравновѣшивающее условія сбыта этой соли съ условіями, коими пользуется Донецкій край, можетъ поддержать дѣло, а до того времени отмѣна исключительнаго тарифа на Баскунчакской жел. дорогѣ и включеніе ея въ общую сѣть дорогъ по исчисленію желѣзнодорожныхъ ставокъ на перевозку соли до станціи назначенія и отмѣна попуднаго сбора Министерствомъ Земледѣлія и Госуд. Имуществъ хотя отчасти упорядочатъ положеніе солепромышленности Астрах. края. Кромѣ того необходимо пересмотрѣть тарифъ на перевозку соли, установивъ при этомъ извѣстное разграниченіе, которое поддерживало бы дальнѣйшее существованіе солянаго дѣла въ Астрах. краѣ.

«Означенныя мѣропріятія, правда, могутъ, временно понизить доходъ Баскунчакской жел. дороги, но такъ какъ нынѣ почти вся сѣть или принадлежитъ казнѣ, или казна участвуетъ въ доходахъ дороги, то врядъ ли это обстоятельство можетъ быть принято во вниманіе тѣмъ болѣе, что въ концѣ концовъ можно лишиться и всякихъ доходовъ отъ прекращенія перевозки по Баскунчакской дорогѣ.

«Министерство Земледѣлія и Госуд. Имуществъ могло бы, въ интересахъ общегосударственныхъ, безъ особаго для себя ущерба, ограничиться взиманіемъ исключительно небольшой арендной платы за участки на озерѣ. Соединеніе Астрах. соляныхъ озеръ съ желѣзнодорожною сѣтью Имперіи дастъ возможность весьма многочисленнымъ, даже небогатымъ, предпринимателямъ начать разработку соли на соляныхъ озерахъ, такъ какъ сбытъ соли не будетъ требовать сосредоточенія большихъ запасовъ на пристаняхъ, а слѣдовательно и не потребуетъ большихъ капиталовъ. Это благодѣтельно будетъ не только для мѣстнаго населенія, занимающагося разработкой соли, но и для потребителей, тогда какъ нынѣ французское и голландское общества, работая въ Донецкомъ краѣ, состоятъ, какъ извѣстно, въ особомъ соглашеніи, по которому они установили одинаковую цѣну на свою соль, причемъ стоимость соли на мѣстѣ въ рудникахъ установлена ими въ цѣнѣ отъ $4^1/_2$ к. до 15 к. за пудъ. Такая неравномѣрная продажная цѣна соли объясняется тѣмъ, что тамъ, гдѣ Донецкая соль по тарифнымъ ставкамъ встрѣчаетъ соль Крымскую и Баскунчакскую, иностранныя компаніи въ этихъ мѣстностяхъ и даже районахъ про-

дають свою соль по 4 1/2 коп.; тамъ же, гдѣ иностранные предприниматели не стѣснены условіями конкуренціи, они, безъ всякой церемоніи, устанавливаютъ продажныя цѣны по собственному произволу и въ интересахъ наибольшей для себя выгоды.

«Предстоящему въ недалекомъ будущемъ съѣзду солепромышленниковъ и представителямъ на ономъ отъ заинтересованныхъ министерствъ придется серьезно обсудить положеніе русскаго солянаго дѣла, которое, при существующихъ условіяхъ, грозитъ неисчислимыми бѣдствіями для населенія Астрах. края, живущаго издавна этимъ промысломъ, и въ тоже время грозитъ полнымъ банкротствомъ Баскунчакской жел. дорогѣ. Несомнѣнно должно всѣми средствами бороться противъ такого порядка вещей, который раззоряетъ цѣлый край и въ тоже время служитъ средствомъ обогащенія иностранныхъ об-въ, владѣющихъ соляными копями въ Донецкомъ округѣ».

Наши заключенія по поводу этой статьи мы выскажемъ завтра. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 10 января № 7).

CLXXXVI.

Замыселъ противъ Баскунчака.

(Предположенія и мысли по поводу предъидущей статьи).

Статья г. В. Леонтьева, приведенная нами вчера, сама по себѣ во многомъ нелѣпая, наводитъ, однако, какъ мы сказали, на очень любопытныя заключенія.

Прежде всего намъ очевидно, что г. В. Леонтьевъ—совсѣмъ не то, чѣмъ онъ рекомендуется. Онъ называетъ себя лицомъ, близко знакомымъ съ положеніемъ солепромышленности, и является какъ бы въ роли защитника именно Баскунчакскаго промысла. Но достаточно сдѣлать маленькую оцѣнку его знаній положенія Баскунчакскаго дѣла, чтобы совершенно отвергнуть компетентность автора, и достаточно, съ другой стороны, продѣлать нѣкоторыя сопоставленія, чтобы снять съ него личину защитника Баскунчакскаго соледобыванія и доказать, что онъ—врагъ Баскунчакскаго промысла и является (вольнымъ или невольнымъ) проповѣдникомъ мѣры, имѣющей цѣлью уничтожить Баскунчакское соледобываніе.

Доказательствомъ совершенной неосвѣдомленности г. В. Леонтьева о состояніи Баскунчакскаго промысла служитъ указаніе этого автора на существованіе гужевой перевозки соли съ озера на Владимірскую

пристань, перевозки, будто-бы *конкурирующей* съ желѣзнодорожной. Авторъ, очевидно, что-то когда-то въ этомъ родѣ слышалъ и, не задумываясь, прошедшее смѣшалъ съ настоящимъ. Дѣйствительно, въ первые годы послѣ сооруженія Баскунчакской жел. дороги, гужевая перевозка пыталась бороться съ паровой, но борьба эта, какъ и слѣдовало ожидать, окончилась неизбѣжнымъ пораженіемъ гужевой доставки, при томъ на столько рѣшительнымъ, что ни о какой конкуренціи между транспортировкой соли волами и паровозами отнынѣ не можетъ быть и рѣчи. Гужевая перевозка убита разъ на всегда.

Читатель не постѣснится, на основаніи сейчасъ сказаннаго, рѣшить (и совершенно вѣрно), что г. В. Леонтьевъ круглый невѣжда въ вопросѣ о Баскунчакѣ.

Изъ этого не нужно однако заключать о какой нибудь наивности или случайности пропагандированія мысли о соединеніи Баскунчака рельсовымъ путемъ еще съ другими пунктами, кромѣ Владиміровской пристани, яко-бы для борьбы русскаго капитала съ иностранными, вложенными въ соледобываніе Донецкаго и Приднѣпровскаго районовъ.

Всякій разъ, когда у насъ начинаютъ кричать о «захватѣ» иностранцами промышленныхъ предпріятій и объ эксплоатаціи ими природныхъ богатствъ Россіи, которыми *могли бы* пользоваться (но не пользуются!) коренные русскіе люди, намъ живо представляются побужденія, изъ коихъ вытекаютъ подобныя ламентаціи. Эти побужденія—или зависть къ барышамъ, извлекаемымъ иностранцами путемъ обработки богатствъ, лежавшихъ безъ пользы у насъ подъ носомъ, или же страхъ предъ сильнымъ и умѣлымъ конкурентомъ, отъ котораго отечественные производители хотятъ защищаться китайской стѣною и всякаго рода прещеніями.

Г. В. Леонтьевъ, взывающій къ защитѣ барышей русскихъ солепромышленниковъ, однако не имѣетъ вовсе въ виду интересовъ этихъ лицъ. Вожделѣнія его вертятся совсѣмъ около другой аферы, и «патріотическія» ламентаціи ему просто нужны для отвода глазъ Астрах. солепромышленниковъ, дабы они не догадались, какой подкопъ ведется противъ ихъ дѣла. Кто-то добивается ни больше, ни меньше, какъ *уничтоженія Баскунчакскаго соляного промысла, перенесенія промысла на Эльтонъ и сосредоточенія его въ рукахъ того желѣзнодорожнаго об-ва, которое будетъ владѣть новыми линіями и солемолками, имѣющимися въ пунктахъ, гдѣ будутъ оканчиваться эти линіи.*

Наводятъ насъ на эти соображенія, кромѣ всего написаннаго въ статьѣ г. Леонтьева, еще слѣдующіе факты.

1) Въ нынѣшнемъ году большая партія соли была куплена у одного Баскунчакскаго соледобывателя на деньги, принадлежащія вла-

дѣльцамъ одного желѣзнодорожнаго об-ва. Соль эта размалывается на солемолкахъ, имѣющихся въ Камышинѣ, фактически принадлежащихъ Ряз.-Уральскому об-ву, сбывается всѣмъ желающимъ и отправляется по жел. дорогѣ этого об-ва. Цѣль операціи съ солью совершенно понятна: для Камышинской линіи надо добыть грузы, и вотъ покупается соль, перемалывается на своихъ мельницахъ и продается, можетъ быть, безъ всякаго барыша, но за то привлекается на линію грузъ, котораго безъ этой операціи не было бы. Само собою понятно, что солеторговля частныхъ лицъ поражается этой операціей на смерть.

2) Почему въ своемъ послѣднемъ проектѣ Ряз.-Уральское об-во ведетъ линію не черезъ Баскунчакъ, а на востокъ отъ него, хотя общее уклоненіе на Баскунчакъ дало бы ничтожную разницу въ длинѣ магистральной линіи? Намъ кажется, что дѣлается это вовсе не съ цѣлью спрямить линію, а съ цѣлью привести Баскунчакскій промыселъ къ фактическому упадку.

Представимъ себѣ слѣдующее.

Сооружена дорога отъ Астрахани до Николаевской слободы и дорога эта, обходя стороною Баскунчакъ, выходитъ на Элтонъ, а отсюда—на Николаевку. Представимъ себѣ далѣе, что Баскунчакъ съ этою магистралью соединяется вѣтвью, что на Элтонъ жел. дорогою устроены всевозможныя приспособленія для разработки и храненія соли, что тарифъ на Астрахань будетъ соображенъ такимъ образомъ, что Элтонская соль обойдется въ Астрахани не дороже Баскунчакской, и что въ Камышинѣ будутъ дѣйствовать Ряз.-Уральскія солемолки? Не трудно предугадать судьбу Баскунчака: такъ какъ доставка элтонки вверхъ отъ Камышина обойдется гораздо дешевле, чѣмъ баскунчатки отъ Владиміровки, то *Баскунчакская соль* рынокъ свой, расположенный къ сѣверу отъ Владиміровки, *непремѣнно потеряетъ*. А такъ какъ вслѣдствіе этого Баскунчакская разработка уменьшится, то доходность Баскунчакской жел. дороги упадетъ, и казна должна будетъ уступить ее Ряз.-Уральскому об-ву за дешевку. Эта комбинація удастся Ряз.-Уральскому об-ву тѣмъ скорѣе, чѣмъ невыгоднѣе будутъ условія перевозки Баскунчакской соли по Астраханско-Камышинской дорогѣ, а невыгодность эта заранѣе обезпечивается тѣмъ, что *дорога* пройдетъ не черезъ Баскунчакъ, а будетъ соединена съ нею вѣтвью, конечно, дрянненькой и неудобной для пользованія, такъ какъ *подойдетъ* она съ *востока* къ озеру, *а разработка* сосредоточена *на западной сторонѣ* его.

Кто мало-мальски знакомъ съ условіями эксплоатаціи Баскунчакскаго солянаго промысла, тотъ согласится съ нами, что заподозриваемая нами комбинація самымъ вѣрнымъ способомъ убиваетъ Баскунчакъ и создаетъ Элтону величайшія преимущества, съ тою разницей,

что Баскунчакскій промыселъ нынѣ не монополизированъ и разработывается на свободные капиталы, тогда какъ Элтонскій промыселъ фактически заранѣе подпадаетъ вліянію капиталовъ, вложенныхъ въ акціи Ряз.-Уральскаго об-ва и связаннаго съ нимъ пароходства «Восточнаго об-ва». Такой результатъ ясенъ, какъ Божій день...

Найдутся, конечно, люди, которые скажутъ: не все ли равно,— будемъ ли мы солить элтонкой, или баскунчаткой?

Не все равно. Баскунчакская соль, прежде всего, доброкачественнѣе Элтонской—это разъ; съ паденіемъ Баскунчакскаго промысла произойдутъ неминуемыя потери для всѣхъ, преимущественно Астраханскихъ, вложенныхъ нынѣ въ него, капиталовъ—это два; а третье, самое главное и съ государственной точки зрѣнія самое вредное,— это предстоящій захватъ соляного промысла *въ одни руки*. Когда въ рукахъ желѣзнодорожнаго общества будутъ: Баскунчакская дорога, приспособленія на Элтонѣ, солемолки въ Камышинѣ и, наконецъ, соляныя пристани въ Николаевкѣ и Камышинѣ,—то общество, сообразно съ обстоятельствами, регулируя въ своихъ интересахъ цѣны на перемолъ, доставку и даже разработку соли, съумѣетъ безъ всякаго затрудненія запереть входъ въ Элтонское дѣло стороннимъ капиталамъ. Какое частное лицо рискнетъ обзаводиться, напр., своей мельницей рядомъ съ мельницей об-ва? Главная цѣль об-ва—дать грузы своимъ линіямъ—подчинитъ себѣ все остальное. Его побочныя приспособленія, каковы мельницы, будутъ работать себѣ въ убытокъ,—лишь бы только пропустить по линіи или собрать на нихъ соль, какъ грузъ. Когда же всякая конкуренція будетъ убита, тогда и мельница, и склады, и дорога,—все будетъ направлено къ взиманію съ потребителя наибольшихъ «дивидендовъ», имѣющихъ вознаградить всѣ хлопоты по упраздненію Баскунчака и многія другія.

Таковы предположенія и мысли, которыми мы хотѣли подѣлиться съ публикой. Весьма было бы интересно знать, что думаютъ на этотъ счетъ нѣкоторые Астрах. капиталисты, эксплоатирующіе Баскунчакъ и въ тоже время поддерживающіе лѣвобережный проектъ Ряз.-Уральской дороги? Неужели они не боятся за судьбу своего промысла?..

Мы открываемъ столбцы «Листка» для лицъ, которыя пожелали бы подтвердить или опровергнуть высказанныя нами догадки и соображенія. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 11 января № 8).

В. Склабинскій.

CLXXXVII.

По поводу литературнаго произведенія г. Владимірскаго.

(Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ).

Недавно по г. Астрахани разослана брошюра нѣкоего г. Владимірскаго, задающаяся цѣлью дать отвѣтъ на мои доклады о желѣзной дорогѣ.

Оказывается, однако, что никакого отвѣта мнѣ въ этой полемической брошюрѣ нѣтъ, а есть только простое искаженіе дѣла и брань, неприличная просто порядочному человѣку, а не только лицу, именующему себя агентомъ большаго общества.

Отвѣчать на это литературное произведеніе не стоило бы, и лишь съ цѣлью освѣтить дѣйствія этихъ господъ, именующихъ себя поборниками истины, я пишу.

Прежде всего прошу г. Владимірскаго отвѣтить: вѣрны или невѣрны данныя, изложенныя правленіемъ Ряз.-Уральской дороги въ его оффиціальныхъ документахъ (копіи коихъ здѣсь давались для чтенія г. Барнардомъ): *а)* въ письмѣ правленія Ряз. дороги на имя г. Министра Финансовъ 24 января 1895 года № 60,635; *б)* въ письмѣ Ряз. дороги г. директору департамента жел. дѣлъ 22 ноября 1895 года № 98,950; *в)* въ «памятной запискѣ» Ряз. дороги и *г)* «запискѣ по вопросу о соединеніи г. Астрахани съ общею желѣзнодорожною сѣтью и о предпочтительности направленія Астрах. жел. дороги по лѣвому берегу р. Волги» тоже Рязанской дороги.

Если изложенныя въ нихъ данныя вѣрны, то понятно, что и основанныя на нихъ данныя въ моихъ докладахъ тоже вѣрны. Тогда, значитъ, ошибается г. Владимірскій. Если же онъ настаиваетъ на своей правотѣ, то пусть сначала признаетъ, что врало его правленіе, тогда и я, понятно, уже долженъ буду признать свои доклады необоснованными во всѣхъ тѣхъ частяхъ, которыя основывались на данныхъ рязано-уральцевъ.

Самое же лучшее г. Владимірскій сдѣлалъ бы, напечатавъ вышеупомянутыя оффиціальныя представленія и записки, тогда безъ спора выяснилось бы, на чьей сторонѣ «ошибки, незнаніе или намѣренная подтасовка», и сразу разсѣялся бы тотъ туманъ, который такъ усердно распространяется нѣкими господами подобно Владимірскому.

Нагромоздивъ кучу бранныхъ словъ, г. Владимірскій однако и не подумалъ опровергнуть:

1) Что дорога, направленная къ развитію земледѣлія въ Астрах. краѣ, превратитъ край въ песчаную пустыню.

2) Что жел. дороги, не только съ вокзаломъ въ городѣ и переправой черезъ рѣку, но даже съ вокзаломъ на другой сторонѣ и только переправой черезъ рѣку, не заставляютъ старые города перемѣщаться на другую сторону рѣки.

3) Что г. Астрахань живетъ исключительно рыбой и транзитомъ (это подтвержд. и вышепоименованными подъ лит. *в* и *г* записками рязано-уральцевъ).

4) Что проектируемое направленіе дороги по лѣвому берегу направлено во вредъ затраченнымъ Астраханцами капиталамъ на солепромышленность на Баскунчакѣ,—что оно обходитъ Баскунчакъ и Чапчачи и направляется только на Элтонъ для доставки соли на солемолку Камышинской жел. дороги (см. Торг.-пром. газ. мин. фин. № 276 за 1897 годъ: Изъ Камышина).

5) Что оно обходитъ всѣ другія населенныя мѣстности Астрах. края, а также Красный-Яръ и Царевъ, и идетъ вдалекѣ отъ Волги по песчаной пустынѣ,

и 6) что вовсе не въ интересахъ, какъ Астрахани, такъ и ея жителей, чтобы торговля очутилась въ какой-либо монопольной зависимости отъ дѣятелей желѣзнодорожнаго или инаго дѣла.

Ряз.-Ур. правленіе проситъ у г. Министра Финансовъ (бум. *а*): «затѣмъ, если бы Правительству было благоугодно возложить на об-во устройство и эксплоатацію Волжско-Каспійскаго канала и порта г. Астрахани, то об-во съ готовностью приступитъ къ разработкѣ проектовъ устройства канала и порта и условій эксплоатаціи ихъ». Это значило бы отдать всю торговлю Астрахани въ руки рязано-уральцевъ, конечно, на условіяхъ. Но кто же не знаетъ, какъ часто у насъ ясныя условія толкуются и понимаются не ясно. Да и не только у насъ, а и во Франціи, напр., относительно коей г. Бернардъ указывалъ на сокращеніе водянаго движенія. Въ ст. В. Горлова («Новое Время» 1897 г. № 7851) указывается: компанія южной линіи «купила главнѣйшія каналы своего района и затѣмъ ввела на нихъ запретительный тарифъ, такъ что всѣ товары должны по неволѣ направляться по жел. дорогѣ». Компанія изъ Парижа къ Средиземному морю «пріобрѣла всѣ каналы, принадлежащіе къ системѣ р. Роны, и установила на нихъ такой высокій тарифъ, который прекратилъ этотъ способъ сообщенія». Конечно, и эти линіи купили каналы на условіяхъ эксплоатаціи ихъ. Но условія эти на бумагѣ остались сами по себѣ, а дѣйствительная эксплоатація сама по себѣ.—У насъ это не возможно, скажутъ. Это—невозможно, но тысячи другихъ способовъ есть, по виду легальныхъ, чтобы эксплоатировать дѣло такъ,

то пользованіе каналомъ будетъ стѣснено до невозможности, и това-
ы невольно пойдутъ по жел. пути, который неминуемо будетъ про-
денъ за Астрахань къ морю. Высшему Правительству за всѣмъ не
слѣдить, а низшее можетъ и само не сознавать неправильностей.
Въ этомъ ходатайствѣ кроется большая опасность для города, чѣмъ
стройство станціи на Форпостѣ.

Длина дороги въ 510 верстъ содержится въ письмѣ г. директо-
у департамента жел. дорогъ № 98,950. Стоимость ея тамъ опредѣ-
ена въ 18.150 тыс., безъ мостовъ скорѣе. Самые мосты предполага-
ются построить деревянные.—Но мыслимы-ли деревянные мосты че-
езъ здѣшнія рѣки? Съ этими деревянными мостами выйдетъ та же
исторія, что и съ деревяннымъ мостомъ черезъ Аму-Дарью. Раза три
снесетъ ихъ, но здѣсь скорѣе всего случится, что новыхъ каменныхъ
не построятъ, а оставятъ вокзалъ передъ тою изъ рѣкъ, на которой
ость уцѣлѣетъ. Для домовладѣльцевъ города и для торговли, поня-
то, будетъ еще хуже, чѣмъ если бы вокзалъ былъ на Форпостѣ.

Если сооруженіе дороги, какъ доказываютъ г.г. Владимірскій,
Бернардъ и Сергѣевъ, будетъ дешево, то болѣе, чѣмъ странно, что
рязано-уральцы не только хлопочутъ, но даже добились одобренія г.
Министра Финансовъ возвышенныхъ платъ по перевозкѣ товаровъ за
зимнее время. Болѣе чѣмъ удивительно, что г.г. Владимірскій, Бер-
нардъ и Сергѣевъ всѣми силами стараются увѣрить, что рязано-ураль-
цы не хлопочутъ и не будутъ брать дороже за провозъ грузовъ. Въ
письмѣ г. Министру Финансовъ, за № 60,635, правленіе Ряз. дороги
выражаетъ согласіе строить Астрах. линію: «съ примѣненіемъ къ за-
волжской Астрах. линіи предѣльныхъ тарифовъ, опредѣленныхъ для
Покровско-Уральской линіи, позволивъ себѣ, въ видахъ обезпеченія
доходности сѣти нашего об-ва, въ коей заинтересована и казна, ис-
просить для той же заволжской Астрах. желѣзнодорожной линіи, от-
носительно размѣра взимаемыхъ на ней тарифныхъ платъ въ зимнее
время, подобно тому, какъ это въ принципѣ было одобрено Вашимъ Высо-
копревосходительствомъ для проектировавшейся частными предприни-
мателями Астрах. дороги», нижеслѣдующаго дополненія (устава Ряз.-Ур. дор):

«Провозныя платы за перевозку рыбы живой, свѣжей и моро-
женой всякой, а также красной рыбы всякой и рыбныхъ товаровъ
обществу дороги предоставляется въ зимній періодъ, начиная съ 15
октября по 15 марта, исчислять по высшему предѣльному классу, а
за остальную рыбу по предѣльнымъ, назначеннымъ для нея, классамъ,
но во всѣхъ сихъ случаяхъ особо за часть заволжской Астраханской
желѣзнодорожной линіи».

Не слѣдуетъ-ли изъ этого съ полной очевидностью, что рязано-
уральцы не только домогаются, но даже успѣли добиться одобренія своихъ до-

могательствъ о назначеніи на Астрах. дорогѣ тарифныхъ платъ, назначенныхъ не для общей сѣти, а для ничтожныхъ заволжскихъ линій. Мало того, тамъ, гдѣ эти непомѣрныя платы могли бы уменьшаться скидками за дальность разстоянія, тамъ они требуютъ исчисленія ихъ особо за часть Астрах. линіи.

Изложенными данными, а также данными, содержащимися въ «памятной запискѣ» Ряз.-Уральской дороги, совершенно опровергаются объясненія г. Владимірскаго о стоимости провоза товаровъ по лѣвой сторонѣ. При существованіи представленія г. Министру Финансовъ за № 60,635, гдѣ ясно и опредѣленно высказывается Ряз.-Уральское правленіе, противорѣчивое объясненіе его агентовъ является дѣломъ, недостойнымъ солиднаго учрежденія. Не можетъ же сказать г. Владимірскій, что Ряз.-Уральское правленіе, представляя свою записку Правительству, намѣренно искажало правду. Я полагаю, что тамъ оно показало точныя данныя, а теперь г. Владимірскій искажаетъ ихъ въ ущербъ истинѣ. Онъ совершенно забываетъ, что всѣ тѣ грузы, которые пойдутъ только по Астрах. линіи, и тѣ, за которые плата будетъ считаться по высшему предѣльному тарифу и во всѣхъ случаяхъ особо за часть Астрах. линіи, будутъ таксироваться по спеціальнымъ тарифамъ Астрах. линіи; приводимые же г. Владимірскимъ разстояніе и тарифы общей желѣзнодорожной сѣти рѣшительно не при чемъ. Они будутъ примѣняться только къ товарамъ, которые пойдутъ не по одной Астрах. линіи. Если онъ возьметъ вышеупомянутую «памятную записку» своего правленія, то лучше всего убѣдится, что тарифныя ставки въ его брошюрѣ могутъ относиться къ суммѣ предполагаемаго Ряз.-Уральскою дорогою заработка изъ 2.138,500 р. только въ 13,75% (294,000 руб.), а остальной заработокъ 86,25% (1.844,500 р.) будетъ поступать съ грузовъ, или проходящихъ только по Астрах. линіи, или по коимъ дорога будетъ считать особо за часть Астрах. линіи.

Основываясь на «памятной запискѣ» Ряз.-Уральской дороги, мы получаемъ, что по общему тарифу пойдутъ:

Малосолы весенніе 1.500,000 пуд. по 7 коп.;—дорога выручитъ 105,000 руб.

Сезонные весенніе и зимніе товары на степн. ярм. Ахтуб. сель 400,000 пуд. по 15,6 коп.;—дорога выручитъ 62,500 руб.

Хлопокъ весною и осенью 600,000 пуд. по $12^3/_4$ коп.;—дорога выручитъ 76,500 руб.

Шерсть 150,000 пудовъ по $12^1/_3$ копѣекъ;—дорога выручитъ 18,500 руб.

Персидскіе фрукты и рисъ 270,000 пуд. по $8^3/_4$ коп.;—дорога выручитъ 23,500 руб.

Скотъ, сало и кожи 300,000 пуд. по 2²/₃ коп.;—дорога выручитъ 8,000 руб. Итого 294,000 руб.

По тарифу Астрах. линіи пойдутъ:

Соль къ Астрахани 6.000,000 пуд. по 5,5 коп.;—дорога выручитъ 330,000 руб.

Соль по Волгѣ 5.700,000 пуд. по 3,5 коп.;—дорога выручитъ 200,000 руб.

Мороженая рыба 2.000,000 пуд. по 50 коп.;—дорога выручитъ 1.000,000 руб.

Малосолы осенніе 1.500,000 пуд. по 12 коп.;—дорога выручитъ 180,000 руб.

Хлѣбъ для Астрахани 800,000 пуд по 7 коп.;—дорога выручитъ 56,000 руб.

Хлѣбъ для киргиз. и Ахтуб. с. 500,000 пуд. по 5 коп.;—дорога выручитъ 25,000 руб.

Хлѣбъ къ Николаевской слоб. 1.500,000 пуд. по 2,8 коп.;—дорога выручитъ 42,000 р.

Лѣсъ для кирг. Ахтуб. с. и солян. копей 300,000 пуд. по 3,8 коп.;—дорога выручитъ 11,500 р. Итого 1.844,500 руб.

Вотъ какіе товары и по какой цѣнѣ предполагаетъ возить сама Ряз.-Уральская дорога. Цѣны и количества, можетъ быть, точны приблизительно, но они собраны агентами Ряз. дороги въ разсчетъ на вѣроятность.

Данныя же, приведенныя гг. Владимірскимъ и Бернардомъ, суть плоды чистѣйшей фантазіи, непризнанные и Ряз.-Уральскимъ правленіемъ и ни на чемъ не основанные Болѣе чѣмъ наивно было бы предполагать, какъ это дѣлаютъ гг. Бернардъ и Владимірскій, что, съ проведеніемъ дороги изъ Астрахани, центральный и сѣверный рынки будутъ снабжаться рыбою изъ Астрахани только по жел. дорогѣ. Та рыба, которая шла на Саратовъ, Нижній, Казань и др. города, опять пойдетъ по старому—водою. Лѣвая или правая дорога возьмутъ только тѣ рыбные грузы, которые идутъ теперь на Царицынъ, да и то не всѣ, и притомъ лѣвая дорога меньше, чѣмъ правая.

Вотъ характерный образчикъ того, какъ оцѣниваютъ свои благодѣянія рязано-уральцы только по перевозкѣ мороженой рыбы:

Ряз.-Урал. дорога предполагаетъ собирать за перевозку 2.000,000 пудовъ изъ Астрахани до Камышина мороженой рыбы 1.000,000 р. или по 50 к. за пудъ, г. Владимірскій исчисляетъ стоимость провоза той же рыбы по общему тарифу за то же разстояніе 331,400 р. по 16,57 к. Ежегодная разница 668,800 р. 33,43 к.

Капитализируйте эту разницу изъ 4% и получится громадная сумма $\frac{668.000 \times 100}{4} = 16\,700{,}000$ рублей.

На эту сумму выгоднѣе купить всю Астрахань, чѣмъ переплатить ее рязано-уральцамъ. Если собрать только 1/4 ея въ видѣ налога, то городъ можно сдѣлать неузнаваемымъ.

Всякій, конечно, сообразно со своими вкусами воленъ высказаться за то или иное направленіе, какъ частный человѣкъ. Но на общественныхъ дѣятеляхъ и учрежденіяхъ лежитъ обязанность заботиться не только о своихъ нуждахъ и пользахъ, но и объ общественныхъ. Общественная дѣятельность требуетъ подчиненія своихъ интересовъ общественнымъ и государственнымъ. Съ этой точки зрѣнія долженъ обсуждаться и вопросъ о выборѣ направленія дороги.

Но независимо отъ направленія дороги по правому или по лѣвому берегу ходатайства должны заключаться еще и въ слѣдующемъ:

1) Чтобы дорога была ширококолейная, нормальнаго типа.

2) Чтобы искусственныя сооруженія были не временныя, а прочныя, и всѣ мосты были каменные. Иначе—городъ опять будетъ безъ дороги.

3) Чтобы дорога проходила по населеннымъ мѣстамъ, вблизи р. Волги, а не по глухой степи.

4) Чтобы плата за перевозку взималась ни въ какомъ случаѣ не выше установленныхъ для общей сѣти жел. дорогъ, такъ какъ сооруженіе дороги обойдется дешево, по увѣренію агентовъ дороги.

5) Чтобы ни въ какое время года дорогѣ не предоставлялось брать по какимъ либо товарамъ возвышенныхъ платъ.

6) Чтобы морской каналъ и портъ сооружался и эксплоатировался на средства казны и казеннымъ управленіемъ.

Эти ходатайства могутъ быть поддержаны и правобережниками, и лѣвобережниками, если они только матеріально не заинтересованы въ противномъ. Для города же и края они не только полезны просто но имѣютъ громадное значеніе.

Г. Владимірскій очень удивленъ, почему я выступилъ по этому вопросу съ своимъ мнѣніемъ публично. Ему странно, что я, работающій на коммерческомъ поприщѣ около четверти вѣка и изучающій его теоретически и практически, высказываю свое мнѣніе, но ему нисколько не странно, что онъ самъ, выступившій на коммерческое дѣло только съ 1897 г., а гг. Бернардъ и Х. Н. Сергѣевъ, и никогда не выступавшіе на него, тоже подаютъ свои голоса...

Позволяю себѣ надѣяться, что «Астраханскій Вѣстникъ», разославшій «произведеніе» г. Владимірскаго своимъ читателямъ, не откажется перепечатать эту замѣтку въ интересахъ дѣла. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 20 и 21 января №№ 15 и 16).

Ѳ. Малышевъ.

CLXXXVIII.

Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ.

(Двѣ статьи «Биржевыхъ Вѣдомостей» въ пользу лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги).

Въ «Бирж. Вѣдом.» напечатана довольно обстоятельная замѣтка по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ. Выяснивъ (вѣроятно, на основаніи записокъ Астрах. думы и Ряз.-Урал. об-ва) необходимость устройства этой дороги и предпочтительность лѣвобережнаго ея направленія, «Б. В.» задаются вопросомъ: *„Что представляетъ собою правый берегъ“?* и отвѣчаютъ на него такъ:

На протяженіи отъ Форпоста,—небольшаго поселка, расположеннаго противъ Астрахани на правомъ берегу Волги,—и до Царицына здѣсь, какъ извѣстно, нѣтъ никакихъ рѣшительно естественныхъ богатствъ, для эксплоатаціи которыхъ была бы нужна жел. дорога. Здѣсь нѣтъ ни одного сколько-нибудь значительнаго населеннаго или торговаго пункта, да и самаго населенія на этой части Поволжья такъ мало, что ему, конечно, не нужно спеціальной дороги. Словомъ, никакихъ мѣстныхъ интересовъ эта сторона не представляетъ. И единственно, что могла бы сдѣлать правобережная линія, это—перехватить у Астрахани часть транзитныхъ товаровъ во время закрытія навигаціи. Но такъ какъ транзитная перевозка грузовъ можетъ съ неменьшимъ успѣхомъ производиться и по линіи лѣвобережной, то,—казалось бы на всякій непредубѣжденный взглядъ,—и сомнѣнія не можетъ быть въ томъ, что линію надо вести именно по лѣвому берегу, т. е. отъ Астрахани до ближайшей желѣзнодорожной станціи общей сѣти, до Камышина.

Но въ дѣло случайно замѣшались интересы конкуренціи между существующими желѣзнодорожными об-вами, и вотъ причина того, что дѣло совершенно ясное стало мутиться, и все перемѣшалось и перепуталось до неузнаваемости. Когда об-во Ряз.-Уральской дороги, которому принадлежитъ, между прочимъ, линія до Камышина выработало проектъ постройки новой линіи отъ Камышина до Астрахани че-

резъ Баскунчакъ и Элтонъ, об-во Юго-Восточныхъ дорогъ, владѣющее линіей Грязе-Царицынскою, выставило и свой проектъ продолженія дороги отъ Царицына до никому невѣдомаго и никого не интересующаго Форпоста. Со стороны об-ва Юго-Восточныхъ дорогъ умыселъ вполнѣ понятенъ: перехватить отъ Астрахани извѣстную массу транзитныхъ товаровъ на свои линіи весьма соблазнительно. Поэтому и началась странная, по очень настойчивая, агитація за правобережное направленіе. Для того, чтобы придать этому проекту сколько-нибудь серьезное значеніе, составители и защитники его выдвинули на первый планъ вопросъ о томъ, что линія по правому берегу будетъ значительно короче лѣвобережной линіи, и, слѣдовательно, транзитные товары должны будутъ уплачивать меньше провозной платы по правобережному направленію. На это обстоятельство особенно обращаютъ вниманіе, въ этомъ видятъ или хотятъ, чтобы видѣли другіе, необыкновенное преимущество правобережнаго направленія.

Но такъ ли это? Вѣдь если сопоставить значеніе лѣвобережной линіи, которая имѣетъ обслуживать огромный богатый край съ милліоннымъ населеніемъ и возродить падающій соляной промыселъ, обилующій неизсякаемыми богатствами, и, съ другой стороны, значеніе правобережной линіи, которая должна пройти по пустынной и дикой мѣстности, то можно ли серьезно говорить о какихъ нибудь преимуществахъ второй линіи надъ первой! Вѣдь эти двѣ линіи представляютъ собою почти несоизмѣримыя величины. Можетъ ли, при такихъ условіяхъ, что нибудь поправить то обстоятельство, что та линія, которая никому не нужна и можетъ только обездолить Астрах. край, короче на столько-то верстъ? Но, при ближайшемъ знакомствѣ съ дѣломъ, оказывается, что даже и этого преимущества нѣтъ или, во всякомъ случаѣ, оно крайне условно, и если въ однихъ случаяхъ даетъ сокращеніе разстоянія для транзитныхъ товаровъ, то въ другихъ случаяхъ оно именно для этихъ товаровъ представляло бы кружное направленіе.

Но, во всякомъ случаѣ, агитація за правобережное направленіе ведется такъ настойчиво, что съ проектомъ этого направленія приходится серьезно считаться. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 21 января № 2643).

Въ «Бирж. Вѣд.» находимъ, подъ заголовкомъ: *„Кратчайшій путь на Астрахань“*, вторую интересную статью по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ. Позволяемъ себѣ перепечатать ее дословно.

Нѣтъ того безнадежнаго дѣла, въ защиту котораго нельзя бы не бы придумать сколько-нибудь приличный мотивъ. Придумали извѣст

ные мотивы, конечно, и защитники правобережнаго направленія Астрах. жел. дороги.

Мѣстные интересы Астрах. губерніи, какъ мы видѣли, могутъ получить удовлетвореніе исключительно при томъ условіи, если новая линія пройдетъ по лѣвому берегу, гдѣ въ сферу своего вліянія захватитъ и земледѣльческій районъ, и скотоводство, и садоводство и, — что всего важнѣе, — соляные и рыбные промыслы. Что касается самого г. Астрахани съ его стотысячнымъ населеніемъ и многомилліонными торговыми оборотами, то, конечно, и сомнѣнія быть не можетъ, что онъ лишь тогда получитъ удовлетвореніе, когда линія начнется именно въ Астрахани, а не на противоположномъ берегу въ какомъ-то невѣдомомъ селеніи. Мѣстные жители не напрасно боятся того, чтобы, съ проведеніемъ правобережной линіи, вся торговля изъ Астрахани не перешла въ это сельцо Форпостъ. Въ самомъ дѣлѣ, если только представить себѣ, что линія построена именно отъ Форпоста до Царицына по правому берегу, очевидно, что рыбные промыслы немедленно перешли бы изъ Астрахани на правый берегъ, поближе къ станціи, и тутъ, конечно, началось бы устройство новыхъ складовъ. Затѣмъ, за крупными промышленниками потянулись бы и ловцы, которые всегда тянутся къ рынку. Далѣе, пароходнымъ об-вамъ не было-бы разсчета подходить къ Астрахани, чтобы оттуда идти къ станціи на противоположномъ берегу, — имъ пришлось бы перенести свои пристани и всѣ устройства на Форпостъ. Такъ постепенно туда перешли бы торговыя заведенія, банки и прочія учрежденія, составляющія городъ. Словомъ, въ нѣсколько лѣтъ послѣ устройства правобережной линіи Форпостъ превратился бы въ новый стотысячный городъ съ многомилліонными оборотами, а Астрахань превратилась бы въ... Форпостъ.

Такимъ образомъ, интересы съ одной стороны Астрах. края, а съ другой — г. Астрахани, который, кажется, въ грѣхахъ Содома и Гоморры не провинился, чтобы въ немъ не оставить камня на камнѣ, — всѣ эти интересы, можно сказать, вопіютъ противъ проведенія новой жел. дороги по правому берегу. И вотъ находится мотивъ, которому стараются придать особо-важное значеніе. Мотивъ заключается въ томъ, что въ правобережномъ направленіи Астрах. линія будетъ короче, чѣмъ въ лѣвобережномъ направленіи, а отсюда — два послѣдствія: 1) для постройки потребуется не столь большой строительный капиталъ, и 2) Астрахань будетъ связана съ общею сѣтью жел. дорогъ кратчайшимъ путемъ.

Прежде всего нельзя не замѣтить, что уже á priori эта аргументація вызываетъ нѣкоторое сомнѣніе. Въ самомъ дѣлѣ, рѣчь, вѣдь, идетъ о выборѣ направленія для жел. дороги, которую десятки лѣтъ ожидалъ цѣлый край, связывая съ постройкой ея мечты о своемъ благополучіи. Въ это время предлагать такое направленіе, которое совершенно

не отвѣчаетъ интересамъ этого края, но за то въ утѣшеніе будетъ на нѣсколько десятковъ верстъ короче и обойдется на нѣсколько милліоновъ дешевле, значитъ ли это предлагать рѣшеніе вопроса? Очевидно, сами защитники этого рѣшенія чувствуютъ всю слабость такой постановки вопроса, потому что они всѣми силами стараются придать этому факту чрезвычайно важное значеніе. Такъ, представитель Юго-Восточныхъ дорогъ въ Астрахани сообщалъ и печаталъ въ газетахъ, что стоимость лѣвобережной линіи составитъ не менѣе 31 милл. рублей и будетъ дороже правобережной почти въ четыре раза, а изъ этого дѣлалось даже такое заключеніе, что перевозка грузовъ по лѣвобережному направленію будетъ обходиться на цѣлыхъ пять коп. съ пуда дороже, чѣмъ обходилась бы по правобережной линіи. Но такъ какъ этотъ фантастическій разсчетъ самъ себя побиваетъ своей нелѣпостью,— хотя бы по тому одному, что тарифы въ настоящее время не могутъ быть установлены иначе, какъ съ разрѣшенія правительственныхъ учрежденій,—то объ этомъ и распространяться не стоитъ.

Если обратиться къ цифрамъ и фактамъ, то оказывается, что линія по правому берегу имѣла бы протяженіе въ 370 верстъ, а по лѣвому 440 верстъ; значитъ, правобережная дѣйствительно была бы короче приблизительно на 70 верстъ. Нѣтъ поэтому сомнѣнія, что постройка линіи по лѣвому берегу обойдется дороже, но далеко не въ четыре раза. Постройка собственно лишнихъ 70 верстъ стоила бы не болѣе $2^1/_2$ милл. руб., а затѣмъ остаются сооруженія мостовъ и нѣкоторыя земляныя работы, которыхъ не было бы на правомъ берегу; все это можетъ обойтись, согласно произведеннымъ уже изысканіямъ, около 3 милл. руб. Такимъ образомъ, лѣвобережная можетъ стоить дороже правобережной линіи никакъ не болѣе чѣмъ на $5^1/_2$ милл. руб. Но если уже оставаться на почвѣ чисто финансовыхъ соображеній, какъ же можно считать такой расходъ непроизводительнымъ, когда онъ самъ по себѣ обезпечиваетъ огромный добавочный доходъ для дороги, котораго не будетъ при проведеніи линіи по правому берегу? Въ виду того, что всѣ интересы края сосредоточиваются на лѣвомъ берегу, линія, проходя по этому берегу, получитъ гораздо больше всевозможныхъ грузовъ, чѣмъ при правобережномъ направленіи, а главное—эта линія обслужитъ Элтонское и Баскунчакское озера, которыя одни дадутъ до десяти милл. пудовъ соляныхъ грузовъ для перевозки, съ одной стороны на Астрахань, а съ другой—въ районы дорогъ Ряз.-Уральской, Казанской и юго-восточныхъ. Лишніе $5^1/_2$ милл. строительнаго капитала составятъ ежегодный расходъ на проценты и погашеніе около 275 тыс. руб., а одна перевозка соли можетъ дать до 500 тыс. руб. дохода. Ясно, что это не можетъ служить препятствіемъ для постройки Астрах. дороги по лѣвому берегу. Но тутъ-то и выступаетъ главный

и самый сильный аргументъ: соображеніе о томъ, что правобережное направленіе обезпечиваетъ кратчайшій путь на Астрахань. На этотъ пунктъ, который въ данномъ дѣлѣ является кардинальнымъ, необходимо обратить особенное вниманіе.

Правобережное направленіе обезпечиваетъ, говорятъ, кратчайшій путь. Это вѣрно, но путь куда, до какихъ важныхъ пунктовъ? Отъ Астрахани до всѣхъ мѣстностей, расположенныхъ къ сѣверу и сѣверо-западу отъ Козлова, разстояніе будетъ короче по лѣвобережной линіи, и притомъ на 60 верстъ; отъ Астрахани до приволжскихъ станцій, расположенныхъ сѣвернѣе Балашова, разстояніе будетъ короче опять-таки по лѣвобережной линіи и даже на 120 верстъ; наконецъ, отъ Астрахани до всѣхъ станцій, лежащихъ къ сѣверу и западу отъ Смоленска, кратчайшее разстояніе—на 20 верстъ—будетъ также по лѣвобережной линіи. Остается только одинъ районъ, до котораго отъ Астрахани было бы ближе по правобережному направленію: это—районъ, расположенный южнѣе и юго-западнѣе линіи Борисоглѣбскъ-Орелъ-Брянскъ-Брестъ. Конечно, это весьма обширный районъ съ значительными потребительными рынками; однако нельзя же сказать, что этотъ только районъ и имѣетъ значеніе, всѣ же остальные—ничего. Наоборотъ, если обратиться къ подробному разсмотрѣнію дѣла, то далеко еще не доказано, что южные и юго-западные рынки имѣютъ для Астрахани такое большое значеніе. Если можетъ идти рѣчь о сохраненіи за Астраханью ея посреднической роли въ торговлѣ съ Персіей, Средней Азіей и вообще Каспійскимъ побережьемъ, то только при установленіи твердыхъ и непрерывныхъ сношеній съ центральнымъ фабрично-заводскимъ райономъ, а вовсе не съ югомъ или юго-западомъ Россіи, для которыхъ путь черезъ Баку, вообще говоря, болѣе удобенъ. Если для Астрахани и желательно сохранить связь съ южными и юго-западными рынками, то развѣ лишь въ отношеніи рыбной торговли. Но тутъ увеличеніе разстоянія пробѣга товара на какія-нибудь 50 верстъ едва-ли можетъ имѣть серьезное значеніе. Для рыбной торговли требуется, главнымъ образомъ, чтобы Астрахань была такъ или иначе соединена съ общею сѣтью, чтобы отправка рыбы была возможна во всякое время года по мѣрѣ того, какъ предъявляется требованіе съ рынковъ потребленія. А если при этомъ доставка такого сравнительно дорогого товара, какъ рыба, будетъ обходиться на $^1/_2$—1 к. дороже съ пуда, то это, очевидно, не можетъ оказать ни малѣйшаго вліянія на ходъ рыбопромышленнаго дѣла. Съ другой стороны, нельзя забывать, что по рыбной торговлѣ Астрахань имѣетъ обороты съ сѣверными потребительными рынками почти въ такомъ же размѣрѣ, какъ и съ южными и юго-западными. Количество рыбныхъ товаровъ, отправляемыхъ

изъ Царицына на эти рынки, составляло въ 1896 году около 6 мил. пудовъ. На сѣверныя же дороги отправлено было черезъ разныя приволжскія пристани около 5 мил. пудовъ. Такимъ образомъ, можно сказать, одно другого стоитъ, и нѣтъ, кажется, никакихъ основаній отдавать предпочтеніе южнымъ и западнымъ рынкамъ, и ради того, чтобы сократить ихъ разстояніе отъ Астрахани, прокладывать дорогу не тамъ, гдѣ она нужна всему мѣстному населенію, благосостояніе котораго цѣликомъ отъ этой дороги зависитъ, а по дикой пустынѣ, гдѣ дорога никому не нужна.

Наконецъ, кромѣ рыбы, есть еще масса транзитныхъ грузовъ, для которыхъ южные рынки вовсе не важны, и только центральные и сѣверные рынки имѣютъ серьезное значеніе. Хлопокъ, рисъ, виноградное вино, персидскіе фрукты, мануфактура и т. д., и т. д.,—все это, вмѣстѣ взятое, составитъ нѣсколько мил. пудовъ въ годъ, и все это составляетъ почти исключительно товарообмѣнъ центральнаго нашего района съ среднеазіатскими владѣніями нашими. Отсутствіе непосредственнаго рельсоваго сообщенія Астрахани съ центральнымъ райономъ дѣйствительно отражается на торговлѣ крайне вредно. Южные же рынки при этомъ никакой роли не играютъ.

Таковъ этотъ важный аргументъ о томъ, что правобережное направленіе создаетъ кратчайшій путь для Астрахани. Онъ оказывается въ крайней степени условнымъ, и думается, что тотъ кратчайшій путь, который будетъ созданъ лѣвобережнымъ направленіемъ, гораздо важнѣе и значительнѣе. Что же въ концѣ концовъ остается въ пользу правобережнаго направленія? Астрах. край этого пути не желаетъ и не ждетъ себѣ отъ него ничего; г. Астрахань молитъ избавить его отъ этого пути, грозящаго ему прямымъ раззореніемъ, и, наконецъ, въ отношеніи транзитныхъ грузовъ онъ, во всякомъ случаѣ, не имѣетъ преимуществъ передъ лѣвобережнымъ. Поэтому можно только желать, чтобы вопросъ объ Астрах. дорогѣ поскорѣе былъ разсмотрѣнъ въ правительственной комиссіи, а здѣсь едва-ли окажется два мнѣнія по этому вопросу. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 28 января № 2649).

CLXXXIX.

Къ желѣзнодорожному вопросу.

(По мнѣнію автора, правобережное направленіе Астрах. жел. дороги имѣетъ то преимущество, что 1) въ случаѣ продленія ея до Дербентъ-Баку, не придется строить моста и 2) при ея посредствѣ улучшится благосостояніе калмыковъ.

Намъ показалось нелишеннымъ интереса слѣдующее мнѣніе по вопросу объ Астрах. дорогѣ: «Въ настоящее время Астрах. городская дума домогается направленія проектируемой Астраханско-Царицынской (?) жел. дороги по лѣвому берегу р. Волги потому только, что Ряз.-Уральское желѣзнодорожное об-во обѣщаетъ довести оконечность дороги чрезъ р. Болду въ г. Астрахань.

Между тѣмъ, если бы Астрахань не отдѣлялась отъ праваго берега р. Волгою, то и Астрах. дума перестала бы думать о лѣвомъ берегѣ. Въ этомъ случаѣ компетентнымъ голосомъ могъ бы быть голосъ Астрах. губернскаго земскаго собранія, а за неимѣніемъ такового, заступничество высшей губернской администраціи, какъ чуждой пристрастія къ какимъ-либо проискамъ отдѣльныхъ единичныхъ мѣстностей. Если линія пройдетъ по лѣвую сторону р. Волги съ цѣлымъ рядомъ дорого-стоящихъ мостовъ чрезъ нѣсколько Волжскихъ рукавовъ, то никто не можетъ поручиться за то, что хотя бы въ отдаленномъ будущемъ не встрѣтилось надобности—продлить эту линію до Дербента для соединенія съ Баку (о чемъ говорили и г.г. Малышевъ и Склабинскій). Въ семъ случаѣ пришлось бы строить еще мость, и, такимъ образомъ, явится три моста для присоединенія лѣвобережной линіи гдѣ-либо съ сѣтью жел. дорогъ, лежащихъ по правую сторону р. Волги; тогда какъ по правую сторону не потребуется мостовъ.

Съ проведеніемъ жел. дороги по правую сторону р. Волги неминуемо должно улучшиться и благосостояніе калмыковъ лежащихъ по эту сторону улусовъ. Извѣстно, что съ ранней весны до поздней осени калмыки всѣхъ улусовъ, благодаря подножному корму, находясь нѣсколько дней въ пути, могутъ гнать свой скотъ для продажи на ярмарки и на Калмыцкій Базаръ, продавая осенью иногда за безцѣнокъ, лишь бы не оставлять на зиму. Въ виду этого всю зиму до весны, при ничтожномъ, а иногда—занесенномъ снѣгомъ подножномъ кормѣ, они по необходимости держатъ при себѣ излишній скотъ, который вмѣстѣ съ оставшимся племяннымъ, за недостаткомъ корма въ небла-

гопріятную зиму, даже въ концѣ оной, иногда погибаетъ, отъ чего калмыки постепенно бѣднѣютъ. Съ проведеніемъ же жел. дороги могутъ устроиться по близости дороги скотобойные пункты, къ которымъ, при наступленіи холодовъ, калмыки стали бы пригонять излишній скотъ, и—послѣ подготовки захудалаго скота въ теченіе нѣкотораго времени въ окрестности сѣномъ, продаваемымъ въ десять разъ дешевле, нежели въ среднихъ губерніяхъ,—продавать скотъ прасоламъ для отправки въ замороженныхъ тушахъ въ столицы точно такъ, какъ битый скотъ отправляютъ даже изъ Австраліи и Соединенныхъ Штатовъ въ Англію (или какъ отправляютъ зимою битый скотъ тушами изъ Оренбургской губ. до Москвы и Петербурга. *Ред.*). Въ виду сего, калмыки могли бы позаботиться объ улучшеніи породы рогатаго скота и размноженіи онаго, а луговыя мѣста прибрежныхъ владѣльцевъ, вмѣсто существующихъ нынѣ ничтожныхъ арендныхъ цѣнъ—до 1 рубля за десятину, поднялись бы въ стоимости. Въ настоящее время если остается у калмыковъ на весну скотъ, то для продажи предъ Пасхою по болѣе возвышеннымъ цѣнамъ онъ не годенъ за худобою, а поздней весной цѣны падаютъ, такъ какъ скотъ покупаютъ откормленный у разныхъ торговцевъ и крестьянъ». («Астр. Листокъ» 1898 г. 24 января № 19).

CXC.

Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ.

(Извѣстіе о томъ, что въ 1898 г. Правительство не имѣетъ приступить къ постройкѣ Астрах. жел. дороги).

Самарскимъ губернскимъ земскимъ собраніемъ принятъ къ свѣдѣнію отвѣтъ Министра Путей Сообщенія на ходатайство земства о скорѣйшемъ проведеніи желѣзнодорожной линіи Кротовка-Царицынъ и Волга (лѣвый берегъ) Астрахань-Камышинъ *). Ходатайство отклонено на томъ основаніи, что въ 1898 г. Правительство не имѣетъ права приступить къ постройкѣ Астраханской дороги. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 29 января № 23).

---

*) См. № CXXVII на стран. 207 настоящаго «Сборника».

CXCI.

Сообщеніе Астрах. город. головы въ засѣданіи Астрах. город. думы 29 января 1898 г.

(О томъ, что постановленіе думы 15 дек. 1897 г. объ ассигнованіи 10 тыс. руб. на детальную разработку данныхъ о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги препровождено на благоусмотрѣніе г. Министра Внутреннихъ Дѣлъ).

Въ засѣданіи думы 29 января 1898 г. городской голова сообщилъ гласнымъ, что постановленіе Астрах. думы объ ассигнованіи 10 тысячъ рублей на расходы по собиранію дополнительныхъ данныхъ о предпочтительности лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги на дняхъ, по распоряженію г. Начальника губерніи, вносилось на разсмотрѣніе губернскаго по городскимъ дѣламъ присутствія, и что, по опредѣленію послѣдняго, постановленіе это приведеніемъ въ исполненіе пріостановлено впредь до разрѣшенія настоящаго вопроса г. Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ, на благоусмотрѣніе котораго препровождается. Въ виду этого внесенный въ смѣту расходовъ города на 1898 г. кредитъ въ 10 тыс. рублей для названной надобности исключенъ. Подробнѣе ознакомить гласныхъ съ настоящимъ дѣломъ городской голова обѣщалъ по полученіи оффиціальнаго сообщенія губернскаго присутствія. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 31 января № 2652).

CXCII.

Астраханская злоба дня.

(Авторъ разсматриваетъ по существу брошюры г.г. Малышева и Владимірскаго по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ и высказывается за направленіе ея по лѣвому берегу р. Волги).

Передъ нами двѣ брошюры, трактующія объ одномъ и томъ же вопросѣ, а именно: о направленіи проектируемой желѣзнодорожной линіи для соединенія г. Астрахани съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ. Одна изъ этихъ брошюръ озаглавлена такъ:—*„О наивыгоднѣйшемъ направленіи желѣзной дороги изъ г. Астрахани“*, и авторомъ ея значится Ѳ. С. Малышевъ. Другая, принадлежащая г. А. Владимірскому, носитъ слѣдующее заглавіе: *„Ошибки, незнаніе или намѣренная*

подтасовка! Отвѣтъ Ѳ. С. Малышеву". Какъ видно изъ самихъ заглавій, брошюры имѣютъ полемическій характеръ, и авторы ихъ стараются доказать свои мнѣнія, которыя другъ-другу совершенно противоположны. Г. Малышевъ состоитъ въ Астрахани представителемъ Волжско-Камскаго банка, а банкъ этотъ является банкиромъ об-ва Юго-Восточныхъ жел. дорогъ,—одинъ изъ членовъ правленія об-ва состоитъ въ тоже время членомъ совѣта Волжско-Камскаго банка,—и такимъ образомъ г. Малышевъ отстаиваетъ интересы об-ва Юго-Восточныхъ дорогъ. Съ другой стороны, г. Владимірскій состоитъ въ Астрахани агентомъ об-ва Ряз.-Уральской жел. дороги и, конечно, защищаетъ интересы этого об-ва. Слѣдовательно, въ сущности, имена авторовъ въ данномъ случаѣ играютъ второстепенную роль; полемика собственно происходитъ между двумя крупными желѣзнодорожными об-вами, изъ которыхъ каждое заинтересовано въ томъ или другомъ рѣшеніи вопроса о направленіи будущей линіи отъ Астрахани. Такъ какъ насъ интересы этихъ акціонерныхъ об-въ вовсе не занимаютъ, то эту сторону дѣла оставимъ въ сторонѣ и обратимся къ сущности вопроса, насколько она выясняется изъ обѣихъ брошюръ.

Вопросъ о постройкѣ жел. дороги отъ Астрахани—далеко не новый вопросъ. Ходатайства о постройкѣ этой дороги возбуждались много разъ въ теченіи двадцати пяти лѣтъ, но, по разнымъ причинамъ, о которыхъ здѣсь не мѣсто распространяться, ходатайства эти не увѣнчались успѣхомъ. Но потребность въ дорогѣ отъ этого, конечно, не уменьшалась, а наоборотъ—съ каждымъ годомъ увеличивалась. Какъ извѣстно, Астрахань, расположенная у самой дельты Волги, ведетъ обширную торговлю на много десятковъ милліоновъ въ годъ. Астраханскіе рыбные промыслы извѣстны на всю Россію,—ежегодно отправляется одной рыбы до 23 милл. пудовъ. Еще важнѣе роль Астрахани, какъ передаточнаго пункта въ нашей торговлѣ съ Закаспійскою областью, Персіей и вообще Средней Азіей. Весь нашъ товаро-обмѣнъ, съ одной стороны, сырья, а съ другой—издѣлій, происходитъ черезъ Астрахань. Уже одно это показываетъ, какъ важно для Астрахани имѣть правильное и, главное, постоянное сообщеніе съ внутренними рынками государства. Но именно такого-то сообщенія Астрахань до настоящаго времени не имѣетъ, и ежегодно на все время закрытія навигаціи по Волгѣ, т. е. въ теченіе 5—6 мѣсяцевъ, сообщеніе прерывается, и тогда вся торговля, можно сказать, дѣлается игрушкой погоды. Перевозка до ближайшей желѣзнодорожной станціи въ Царицынѣ совершается гужомъ; это и медленно, и дорого стоитъ, и сопряжено съ порчей товаровъ, особенно рыбы. Вмѣстѣ съ тѣмъ это имѣетъ важное значеніе въ отношеніи продовольствія мѣстнаго населенія: хлѣбные грузы подвозятся сюда преимущественно съ верховьевъ Волги водянымъ

путемъ, а потому на зимнее время приходится дѣлать запасы, и какъ только навигація закрывается, сейчасъ же цѣна муки начинаетъ подниматься въ гору. Словомъ, съ какой стороны ни посмотрѣть на дѣло, потребность въ жел. дорогѣ для Астрахани не подлежитъ никакому сомнѣнію. А такъ какъ въ послѣднее время Правительство весьма энергично занимается проведеніемъ новыхъ жел. дорогъ, то понятно, что вопросъ о постройкѣ Астраханской дороги сталъ на очередь. А судя по тому, какъ настойчиво идетъ агитація по вопросу о выборѣ направленія для будущей линіи, можно думать, что главный вопросъ, т. е. о томъ, что дорогу вообще надо строить, уже предрѣшенъ.

Итакъ, возникаетъ вопросъ о направленіи Астраханской дороги. На выборъ предлагается два направленія: одно—отъ Астрахани, которая расположена на лѣвомъ берегу Волги, по этому берегу до ближайшей желѣзнодорожной станціи, какою является Камышинъ; другое—отъ селенія Форпоста, расположеннаго напротивъ Астрахани на другомъ берегу, и далѣе по правому берегу до станціи Царицынъ. Первое, т. е. лѣвобережное направленіе предлагаетъ построить об-во Ряз.-Уральской дороги, которому принадлежитъ линія отъ Камышина; правобережное же направленіе предлагается об-вомъ Юго-Восточныхъ дорогъ, которому принадлежитъ линія отъ Царицына. Но по этому поводу намъ представляется важнымъ отмѣтить слѣдующее обстоятельство. Финансовое отношеніе обоихъ этихъ желѣзнодорожныхъ об-въ къ казнѣ таково, что, въ сущности, почти безразлично, будетъ ли новую линію строить сама казна, или какое нибудь изъ этихъ об-въ. По уставу об-ва Юго-Восточныхъ дорогъ, чистая прибыль предпріятія, за опредѣленными отчисленіями на уплату долговъ и акціонерамъ, дѣлится между об-вомъ и казною такъ, что въ пользу казны поступаетъ $^4/_5$ и только $^1/_5$—акціонерамъ, какъ дополнительный дивидендъ. По уставу об-ва Ряз.-Уральской дороги, изъ чистой прибыли,—также за установленными отчисленіями,—казна получаетъ $^5/_6$ и лишь $^1/_6$—акціонеры. Слѣдовательно, кто бы изъ двухъ конкурентовъ ни строилъ новую линію, львиную долю прибыли все равно получитъ казна. Такимъ образомъ съ этой стороны интересы казны вполнѣ обезпечены, и мотивы для того, чтобы отдать преимущество тому или другому обществу, надо искать въ существѣ дѣла,—въ томъ, какое направленіе отвѣчаетъ наибольшему числу интересовъ.

Прежде всего не лишнимъ будетъ напомнить, что рѣчь идетъ о постройкѣ жел. дороги отъ Астрахани, такъ что даже г. Малышевъ, который отстаиваетъ усерднѣйшимъ образомъ правобережное направленіе, не безъ наивности озаглавливаетъ свою брошюру фразой: «О наивыгоднѣйшемъ направленіи желѣзной дороги *изъ города Астрахани*», самимъ заглавіемъ какъ бы подчеркивая тотъ фактъ, что дорога нуж-

на не изъ какого-то Форпоста, о существованіи котораго едва ли кто и зналъ до сихъ поръ, а именно изъ Астрахани. Да и въ самомъ дѣлѣ, городу необходимо, чтобы жел. дорога началась непосредственно тутъ-же, такъ какъ иначе онъ окажется совершенно обездоленнымъ. Въ Астрахани насчитывается свыше ста тысячъ жителей; въ городѣ, какъ указано, развилась громадная торговля, для которой устроились всевозможныя приспособленія; открылись банки, пароходныя общества имѣютъ свои пристани и агентства и т. д., и т. д. Но стоитъ только провести жел. дорогу отъ Форпоста, какъ всѣ Астрах. устройства дѣлаются совершенно ненужными, потому что перейдутъ на Форпостъ поближе къ станціи. Зачѣмъ пароходамъ тогда заходить въ Астрахань, зачѣмъ рыбопромышленникамъ имѣть въ Астрахани склады? Чѣмъ переправлять отсюда на правый берегъ къ станціи, конечно, выгоднѣе прямо все подвозить къ Форпосту. Или, въ самомъ дѣлѣ, можно серьезно говорить объ устройствѣ плашкоутнаго моста съ одного берега Волги на другой? Волга у дельты имѣетъ версты полторы въ ширину, и, помимо трудности устройства такого моста, онъ ничему не поможетъ: либо онъ до крайней степени стѣснитъ движеніе пароходовъ, либо мостъ будетъ числиться на бумагѣ, а на самомъ дѣлѣ будетъ большую часть времени разведенъ, и переправляться изъ Астрахани къ желѣзнодорожной станціи на Форпостъ будетъ цѣлымъ путешествіемъ. Такимъ образомъ нѣтъ сомнѣнія, что интересы г. Астрахани,—и самые насущные, самые важные интересы,—требуютъ, чтобы дорога была построена по лѣвому берегу. Поэтому городская дума и относится къ вопросу о направленіи дороги съ такою тревогою и даже снарядила спеціальную депутацію въ Петербургъ ходатайствовать именно за лѣвобережное направленіе.

Кромѣ города, въ этомъ же заинтересованъ и весь край. На протяженіи лѣваго берега расположились всѣ наиболѣе крупные и населенные пункты. Какую отрасль ни взять, она развилась именно здѣсь по лѣвому берегу. Тѣ немногія мѣстности, которыя занимаются земледѣліемъ, получатъ выгоду отъ новой дороги лишь въ томъ случаѣ, когда она пройдетъ по лѣвому берегу. Скотоводство, которое въ Астрах. краѣ составляетъ выдающуюся отрасль сельскаго хозяйства, сосредоточено на лѣвомъ берегу. Садоводство и огородничество, высылающія и теперь свои продукты въ разные концы Россіи, получили бы дальнѣйшее развитіе только при лѣвобережномъ направленіи новой линіи. Казенные лѣса, которые въ настоящее время приносятъ сравнительно небольшой доходъ, съ проведеніемъ лѣвобережной дороги могли бы давать огромный доходъ. Наконецъ, проходя по лѣвому берегу, дорога обслуживала бы два соляныхъ озера—Баскунчакское и Элтонское, и одно это имѣло бы огромное государственное значеніе.

Именно за отсутствіемъ рельсоваго сообщенія съ потребительными рынками, Элтонскія соляныя богатства всѣ не эксплоатируются, а Баскунчакскія эксплоатируются весьма слабо, и озера, которыя могли бы при благопріятныхъ условіяхъ дать нѣсколько десятковъ милліоновъ пудовъ прекрасной соли, теперь почти остаются втунѣ.

Такимъ образомъ чисто-мѣстное значеніе Астрах. дороги, при лѣвобережномъ направленіи ея, было бы весьма велико: она, можно сказать, оживила бы цѣлый край, дала бы ему могучій толчекъ къ дальнѣйшему развитію и преуспѣянію. Ничего этого не можетъ быть въ томъ случаѣ, когда дорога пройдетъ по правому берегу. На всемъ протяженіи отъ Форпоста до Царицына населеніе крайне немногочисленное, мѣстность пустынная, ни къ какой культурѣ негодная. Поэтому ни грузовъ, ни пассажировъ мѣстныхъ по такой дорогѣ ожидать нельзя. Этого не отрицаютъ и защитники правобережнаго направленія, да и мудрено было бы отрицать фактъ, совершенно ясный, очевидный. Но за то выставляется на первый планъ то обстоятельство, что линія по правому берегу будетъ значительно короче, чѣмъ по лѣвому берегу, и такимъ образомъ, съ одной стороны, расходы на постройку правобережной линіи будутъ гораздо меньше, а во-вторыхъ, Астрахань будетъ соединена съ общею сѣтью жел. дорогъ самымъ короткимъ путемъ. Такъ какъ этому пункту защитники правобережнаго направленія придаютъ особенно важное значеніе и притомъ же—онъ единственный пунктъ, приводимый въ пользу этого направленія, то надо на немъ особенно сосредоточить вниманіе.

Въ брошюрѣ г. Малышева по этому поводу дѣлается такое сопоставленіе обоихъ разсматриваемыхъ направленій: «Линія Астрахань-Царицынъ» (надо оговориться, что авторъ избѣгаетъ называть эту линію ея настоящимъ именемъ, т. е. «Форпостъ-Царицынъ», а все называетъ ее линіей «Астрахань-Царицынъ», какъ будто при правобережномъ направленіи эта линія можетъ начаться у Астрахани) «за 382 версты безъ подвижного состава обойдется въ 8.200 тыс. руб.; считая проценты на капиталъ по $4^1/_2$, ежегодный расходъ составитъ 369 тыс. руб., и опредѣляя расходы по эксплоатаціи по 700 руб. на версту, надобно прибавить 267 тыс. руб.,—итого 636,000 руб. При 20 милл. пудовъ груза для покрытія его достаточно брать по 3,18 коп. съ пуда... Линія же Астрахань-Камышинъ 510 верстъ обойдется безъ подвижного состава въ 31 милл. руб.; считая по $4^1/_2$ проц. на капиталъ, проценты составятъ 1.395,000 руб. и опредѣляя расходы по эксплоатаціи также по 700 руб. на версту, надобно прибавить 357 т. руб., итого 1.752,000 рублей. Допуская невѣроятное предположеніе, что и по этой линіи пойдетъ также 20 милл. пудовъ, провозъ обойдется по 8,76 коп. съ пуда, или дороже на 5,18 коп.». Од-

нако, оказывается, что этотъ эффектный разсчетъ основанъ на томъ принципѣ, что «бумага все терпитъ». На самомъ дѣлѣ разница представляется куда менѣе значительной. Разница въ разстояніи составляетъ 70 верстъ, а разница въ стоимости постройки исчисляется слѣдующимъ образомъ: прокладка пути—1.887 тыс. руб. и на земляныя работы, мосты и пр. въ виду необходимости перейти дельту Волги—3.652 тыс. руб.; въ общемъ, значитъ, лишней затраты при лѣвобережномъ направленіи будетъ не болѣе 5.540 тыс. руб. Можно ли останавливаться предъ такимъ расходомъ въ виду хотя бы одного того обстоятельства, что лѣвобережная линія обслуживаетъ Заволжскія соляныя богатства! Если не ошибаемся, лѣтъ пять или шесть тому назадъ въ газетахъ сообщалось, что Правительствомъ проектируется построить спеціальную желѣзнодорожную линію до Элтонскаго озера. И можно только пожалѣть, что этотъ проектъ не получилъ тогда же осуществленія, потому что неисчерпаемыя соляныя богатства Элтона принесли бы огромную пользу. Во всякомъ случаѣ, если есть возможность теперь при затратѣ 5—6 милл. руб. присоединить соляныя озера къ общей сѣти, то это одно является сильнымъ доводомъ за лѣвобережное направленіе.

Остается послѣдній доводъ, приводимый въ пользу правобережнаго направленія,—то, что это именно направленіе даетъ самый короткій путь для соединенія Астрахани съ общею сѣтью жел. дорогъ. Въ этомъ отношеніи очень краснорѣчивыя данныя даетъ брошюра г. Владимірскаго, въ которой сдѣлано сопоставленіе разстояній отъ Астрахани до разныхъ потребительныхъ пунктовъ по тому и другому направленію.

От Астрахани до	Черезъ Камышинъ	Черезъ Царицынъ	Въ Камышинскомъ направленіи болѣе (+) или менѣе (−).
Петербурга	1,946	2,001	— 55
Москвы.	1,333	1,388	— 55
Рязани	1,147	1,202	— 55
Козлова	955	1,002	— 47
Смоленска	1,573	1,580	— 7
Двинска	1,945	1,952	— 7
Пензы	964	1,077	—113
Рузаевки	1,095	1,208	— 113
Балашова	693	804	—111
Варшавы	2,365	2,308	+ 57
Кіева	1,744	1,690	+ 54
Харькова	1,320	1,274	+ 46
Поворина	776	721	+ 55

Изъ этой таблицы совершенно наглядно одно, что Царицынское или правобережное направленіе далеко не во всѣхъ случаяхъ можетъ дать кратчайшій путь до Астрахани. Въ этомъ отношеніи можно различать слѣдующія категоріи рынковъ, съ которыми Астрахань ведетъ крупные торговые обороты: во-первыхъ, сѣверныя и центральныя мѣстности (Петербургъ и Московскій промышленный районъ) будутъ имѣть кратчайшій путь при лѣвобережномъ направленіи; во-вторыхъ, восточныя и Заволжскія мѣстности точно также гораздо лучше будутъ соединены съ Астраханью при направленіи на Камышинъ; въ-третьихъ, районъ, расположенный сѣвернѣе Смоленска, больше тяготѣетъ къ лѣвобережному направленію, чѣмъ къ правобережному, и только, въ-четвертыхъ, южные и югозападные рынки получили бы кратчайшее соединеніе съ Астраханью по правобережному побережью. Что же въ данномъ случаѣ важнѣе, чьи интересы превышаютъ?

Чтобы отвѣтить на этотъ вопросъ, надо припомнить все значеніе Астрахани, какъ передаточнаго пункта въ нашей торговлѣ съ Закаспійской областью, Персіей и Средней Азіей. Это имѣетъ значеніе почти исключительно для торговли нашихъ сѣверныхъ и сѣверо-восточныхъ мѣстностей, а отнюдь не южныхъ, которыя удобнѣе сообщаются съ Средней Азіей черезъ Батумъ-Одессу. Сообщеніе съ Астраханью для южныхъ и юго-западныхъ потребительныхъ рынковъ важно лишь въ отношеніи рыбной торговли, такъ какъ на эти рынки изъ Астрахани отправляется ежегодно около 6.000,000 пудовъ рыбы. Но въ pendant къ этому надо имѣть въ виду, что и на сѣверные и сѣверо-восточные рынки отправляется изъ Астрахани до 5.000,000 пуд. рыбы. Притомъ же нельзя забывать, что южные и юго-западные рынки являются потребителями Астрах. рыбы отчасти по случайнымъ причинамъ. Вѣдь, эти рынки имѣютъ естественное тяготѣніе къ Черному и Азовскому морямъ, и если не пользуются здѣшнею рыбою для полнаго удовлетворенія своихъ потребностей, то единственно потому, что по разнымъ причинамъ рыбные промыслы не получили на югѣ такого развитія, какое получили они на Волгѣ. Но нельзя же думать, что это положеніе останется такъ на вѣки. Между прочимъ недавно разрѣшена постройка соединительной желѣзнодорожной линіи между Керчью и Ѳеодосійскою дорогою, что непремѣнно должно дать толчекъ движенію богатѣйшихъ рыбныхъ промысловъ въ Керчи, и, слѣдовательно, извѣстная часть южныхъ рынковъ отойдетъ отъ Астрахани. Но такъ или иначе, несомнѣнно, что соображеніе о томъ, будто правобережное направленіе имѣетъ создать кратчайшій путь для Астрахани, далеко не столь убѣдительно, такъ какъ для многихъ мѣстностей, не менѣе важныхъ, чѣмъ южныя и юго-западныя, кратчайшимъ путемъ отъ Астрахани будетъ, наоборотъ, лѣвобережная линія.

Въ концѣ концовъ что же оказывается? За правобережнымъ направленіемъ нѣтъ ни одного такого преимущества, какого не дало бы и лѣвобережное направленіе, а, съ другой стороны, линія, проведенная отъ Астрахани черезъ Камышинъ, имѣетъ немало преимуществъ въ смыслѣ удовлетворенія многочисленныхъ и важныхъ мѣстныхъ потребностей, чего не можетъ дать линія, проведенная отъ Форпоста на Царицынъ. При такихъ условіяхъ, выборъ, кажется, не можетъ представить затрудненія. («Гражданинъ» 1898 г. 22 января № 6.— «Астрах. Вѣстникъ» 1898г. 26 февраля № 2671).

***

CXCIII.

По вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ.

(Возраженіе на предыдущую статью: «Астраханская злоба дня»).

Въ № 6 «Гражданина» напечатана обширная статья: «Астраханская злоба дня»*), которую я, какъ уроженецъ и постоянный житель г. Астрахани, близко знакомый съ жизненными условіями города и всего края, не могу оставить безъ возраженія.

Для краткости и ясности укажу по пунктамъ всѣ вольныя и невольныя отступленія отъ истины и умолчанія, заключающіяся въ этой статьѣ.

1) Вопросъ о постройкѣ Астрах. жел. дороги, дѣйствительно, не новый. Онъ возникъ вслѣдъ за постройкой Грязе-Царицынской жел. дороги. Въ 1880 году биржевое об-во и городская дума единодушно ходатайствовали о соединеніи Астрахани съ Царицыномъ, т. е. о проведеніи жел. дороги по правому берегу. Мысль о лѣвобережной дорогѣ возникла всего лишь 4—5 лѣтъ тому назадъ, когда для правленія Ряз.-Уральской жел. дороги совершенно выяснилась бездоходность построенной имъ линіи Балашовъ-Камышинъ. Въ надеждѣ поднять значеніе этой дороги и перетянуть къ себѣ грузы, идущіе теперь чрезъ Астрахань на Царицынъ, агенты Ряз.-Уральскаго об-ва стали пропагандировать идею крайней невыгодности соединенія Астрахани съ Царицыномъ и предпочтительности линіи Астрахань-Николаевская слобода (противъ Камышина). Значительная часть Астрах. домовладѣльцевъ

*) *Примѣчаніе.* Почти такія же статьи были напечатаны еще въ «Биржевыхъ Вѣдомостяхъ» и «Міровыхъ Отголоскахъ».

Авт.

и гласныхъ думы восприняли эту идею, прониклись убѣжденіемъ, что если станція жел. дороги будетъ не въ самой Астрахани, а напротивъ ея, то и весь городъ переѣдетъ на правый берегъ, и—забили тревогу. Биржевое об-во и меньшинство гласныхъ остались при прежнемъ убѣжденіи, пытались доказывать неосновательность новоявленныхъ опасеній за будущность города, но безуспѣшно. Съ осени 1897 г., когда всѣмъ выдающимся обывателямъ Астрахани была разослана печатная записка Ряз.-Уральскаго об-ва о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія, боязнь неизбѣжнаго будто-бы паденія г. Астрахани и обезцѣненія городскихъ имуществъ приняла характеръ настоящей паники. Вслѣдствіе этого исчезла всякая возможность спокойнаго обсужденія столь важнаго вопроса: лѣвобережники никакихъ доводовъ своихъ противниковъ слушать не хотятъ и, не будучи въ состояніи ихъ опровергнуть, обзываютъ ихъ фальсификаторами цифръ и тайными агентами об-ва Юго-Восточныхъ дорогъ, стремящимися погубить Астрахань ради своихъ личныхъ цѣлей. Въ пылу полемическаго увлеченія партія лѣвобережниковъ съ апломбомъ провозглашаетъ себя выразительницею желаній и интересовъ не только Астрахани, но и всей губерніи, что совершенно несправедливо: партію эту составляетъ только большинство гласныхъ Астрах. городской думы и значительная часть домовладѣльцевъ, напуганныхъ призрачнымъ опасеніемъ за свои доходы.

2) Авторъ статьи говоритъ, что *„по уставамъ об-въ Ряз.-Уральскаго и Юго-Восточнаго львиную долю прибыли все равно должна получить казна; что интересы ея вполнѣ обезпечены, такъ что, въ сущности, все равно, кто будетъ строить дорогу: одно ли изъ этихъ об-въ, или сама казна“*. Если бы рѣчь шла о постройкѣ тѣмъ или другимъ об-вомъ за свой счетъ и страхъ, то вовсе не было бы той страстной агитаціи въ пользу лѣвобережной дороги, которая ведется теперь. Ряз.-Уральское об-во и не подумало бы ее строить, ибо дороговизна ея сооруженія никогда окупиться не можетъ. Суть въ правительственной гарантіи: ея то и добиваются, только не говорятъ этого вслухъ. Заручившись этою гарантіею, можно смѣло строить какую угодно линію, ибо недоборъ доплатитъ казна. Вотъ почему съ точки зрѣнія интересовъ казны совсѣмъ не все равно, какую дорогу гарантировать, дорогую или дешевую.

3) Авторъ статьи, искажая содержаніе брошюры г. Малышева, пробуетъ доказать, что онъ намѣренно—неправильно называетъ правобережную дорогу идущею «до Астрахани», ибо она дойдетъ только до «какого-то» *Форпоста* (старинное названіе теперешней Атаманской станицы). Если кто-либо играетъ здѣсь словами, то никакъ не г. Малышевъ: Форпостъ расположенъ прямо противъ Астрахани и имѣетъ съ нею постоянное сообщеніе или на пароходахъ, или по льду. Ничто

не мѣшаетъ устроить даже паровой паромъ для постояннаго сообщенія круглый годъ. Такой паромъ уже есть на 600 верстъ сѣвернѣе (Саратовъ-Покровская слобода) и предполагается самимъ-же Ряз.-Уральскимъ об-вомъ для постояннаго сообщенія между Николаевскою слободою и Камышиномъ. Предоставляю безпристрастнымъ читателямъ судить, почему правобережники не имѣютъ права говорить: «Астрахань-Царицынъ?» Съ такимъ же основаніемъ можно было бы укорять лѣвобережниковъ, зачѣмъ они говорятъ «Астрахань-Камышинъ», а не «Астрахань-Николаевская слобода», тоже едва-ли кому изъ нездѣшнихъ извѣстная.

4) Авторъ статьи увѣряетъ, что *„банки, пароходныя пристани и агентства, всевозможныя приспособленія для торговли...., однимъ словомъ, всѣ Астраханскія устройства перейдутъ на Форпостъ поближе къ станціи“*. Какая надобность банкамъ и всякаго рода агентствамъ переселяться *„поближе къ станціи?“* Гдѣ тотъ городъ на свѣтѣ, въ которомъ наблюдалось что-либо-подобное? — О переходѣ пароходныхъ пристаней на правый берегъ не знаю, что и сказать. Пароходныя пристани занимаютъ весь лѣвый (Астраханскій) берегъ на семиверстномъ протяженіи сплошь: правый-же берегъ, на такомъ же протяженіи и тоже сплошь, занятъ рыбосольными выходами, нефтяными и соляными пристанями. Ниже Астрахани и до самого моря оба берега сплошь унизаны нефтяными пристанями и складами и рыбными промыслами. Выше и къ сѣверу отъ Астрахани по р. Болдѣ (сѣверная граница Астрах. городской земли) тянутся на три съ половиною версты лѣсныя, дровяныя и нефтяныя пристани. На правомъ берегу противъ истока р. Болды и выше—Калмыцкій Базаръ и село Карантинное. Такимъ образомъ вся береговая линія занята. Пароходнымъ пристанямъ и перейти-то некуда.—Недоумѣваю также (и со мной — всѣ безпристрастные люди), какія это *„приспособленія для торговли“* и всѣ *„Астраханскія устройства“* перейдутъ на Форпостъ? «Приспособленія» и теперь есть лишь тѣ, которыя нужны для потребностей 113-тысячнаго городского населенія; они, конечно, въ Астрахани и останутся. Рыбные промыслы и склады, нефтянки, солемолки, лѣсные склады — тоже не перейдутъ *„поближе къ станціи“*, а останутся на своихъ мѣстахъ: ихъ въ самомъ городѣ и теперь нѣтъ. Рыба, главный предметъ Астрах. вывоза, отправляется тоже не изъ Астрахани. Ее подвозятъ съ промысловъ водою и на водѣ же (преимущественно у Форпоста и лишь отчасти у Астрахани) перегружаютъ въ баржи и другія суда для отправки въ Царицынъ и оттуда по жел. дорогѣ. Съ проведеніемъ жел. дороги, по какому бы берегу она ни прошла, рыбу будутъ перегружать въ вагоны здѣсь, а не въ Царицынѣ: вотъ и вся разница. Тоже будетъ и со всѣми транзитными товарами: теперь они

перегружаются съ морскихъ судовъ на рѣчныя, везутся водою до Царицына, а тогда будутъ грузиться въ вагоны здѣсь. Когда оканчивается навигація, запоздавшіе товары (а равно и рыба) и теперь перегружаются на подводы на Форпостѣ для слѣдованія гужемъ на Царицынъ, однако изъ за этого никто еще не переселялся изъ Астрахани на Форпостъ. Отказываюсь понять, почему это погрузка рыбы и транзитныхъ товаровъ въ вагоны на Форпостѣ должна привести къ упадку благосостоянія Астрахани, а погрузка на лѣвомъ берегу—къ ея процвѣтанію. И почему это одна Астрахань должна переселиться на другой берегъ ради станціи жел. дороги, когда подобнаго примѣра никогда не бывало ни въ Европѣ, ни въ Америкѣ. Пусть мнѣ укажутъ хотя-бы одинъ такой случай.

5) Авторъ безапелляціонно утверждаетъ, будто-бы *„весь Астраханскій край заинтересованъ въ томъ, чтобы дорога прошла непремѣнно по лѣвому берегу. На немъ сосредоточено земледѣліе и скотоводство, садоводство и огородничество, казенные лѣса (!), неисчерпаемыя соляныя богатства, а на правомъ берегу—пустыня,—совершенно непригодная для культуры: ни грузовъ, ни пассажировъ ожидать нельзя“.*

Посмотримъ, такъ-ли это.

Земледѣліе всего Астраханскаго края не удовлетворяетъ даже мѣстной потребности; хлѣбъ приходится прикупать. Весь онъ привозится водою, и такъ какъ никакая жел. дорога не можетъ конкурировать со сплавомъ, то такъ будетъ и впредь. А если въ счастливые урожайные годы и оказался бы избытокъ хлѣба, то это можетъ случиться только въ Царевскомъ уѣздѣ,—единственномъ земледѣльческомъ. Села же этого уѣзда всѣ расположены по лѣвому берегу Волги и естественно везутъ все, что имѣютъ для продажи, водою въ Царицынъ или Камышинъ,—кому куда ближе.

Огородничествомъ занимаются почти одни татары и исключительно для удовлетворенія мѣстной потребности. О вывозѣ овощей и говорить не стоитъ: многія овощи, у насъ не растущія, еще привозятъ.

Фрукты и виноградъ вызрѣваютъ у насъ такъ рано, что вывозятся еще задолго до окончанія навигаціи водою, и для нихъ жел. дорога ни къ чему.

Скотоводство существуетъ не въ одной киргизской, но также и въ калмыцкой степи, т. е. по обоимъ берегамъ Волги, а вовсе не сосредоточено на лѣвомъ. Совсѣмъ напротивъ: *русское* населеніе, занимающееся скотоводствомъ въ обширныхъ размѣрахъ,—все на правомъ берегу, по Ставропольскому тракту. Изъ калмыцкой же степи идетъ теперь убойный скотъ (разцѣниваемый, какъ черкасскій) на Москву и Петербургъ чрезъ Царицынъ.

„*Казенные лѣса...*“ Гдѣ они? По займищамъ Волги есть кое гдѣ жалкія рощи малорослыхъ, уродливыхъ ветелъ, мелкій ивнякъ и камышъ. Есть еще 4 казенныхъ лѣсничества (три на правомъ и только одно на лѣвомъ берегу), но лѣсныя насажденія настолько еще юныя, что ихъ буквально отъ земли не видать: надо нагибаться, чтобы разглядѣть породу деревьевъ. Съ какихъ-же это лѣсовъ казна «съ проведеніемъ лѣвобережной дороги могла бы имѣть огромный доходъ»? Эти лѣса созданы пылкимъ воображеніемъ автора.

„*Неисчислимыя соляныя богатства*“... Вотъ это вѣрно, но вовсе не доказываетъ необходимости лѣвобережной жел. дороги. Изъ одного Баскунчакскаго соляного озера, соединеннаго уже казенною жел. дорогою съ Владиміровскою пристанью на Волгѣ, можно было бы ежегодно добывать 200 милл. пудовъ, а добывается, въ среднемъ, только около 13½. Почему? Да потому, что больше добывать безцѣльно, дѣвать некуда. Баскунчакская соль, при всѣхъ своихъ достоинствахъ, не въ состояніи конкурировать ни съ Бахмутовскою и Крымской, ни съ Пермскою и Илецкою. Баскунчакскіе крупные солепромышленники и теперь едва сводятъ концы съ концами. Чтобы развить соледобываніе, нужно его сдѣлать выгоднымъ, а для этого достаточно понизить тарифъ существующей Баскунчакской жел. дороги. Это обойдется много дешевле для казны, чѣмъ гарантія процентовъ съ новой малодоходной и дорого-стоющей линіи.

«На всемъ протяженіи отъ Форпоста до Царицына населеніе крайне не многочисленное, мѣстность пустынная, ни къ какой культурѣ негодная». Сильно сказано,... но... странно только, что всѣ пароходныя об-ва устроили свои пристани именно на правомъ берегу (Сарепта, Каменный-Яръ, Черный-Яръ, Никольское, Енотаевскъ), а на лѣвомъ берегу имѣютъ лишь одну (Владиміровка). Почему калмыцкая степь (правый берегъ) ни къ какой культурѣ непригодна, а киргизская (лѣвый берегъ) пригодна,—секретъ автора. Напрасно только онъ увѣряетъ, будто бы этого „*совершенно яснаго, очевиднаго факта не отрицаютъ и защитники правобережнаго направленія*“. Мы только изумляемся смѣлости этого совершенно бездоказательнаго и неосновательнаго утвержденія.

6) Авторъ совершенно несправедливо утверждаетъ, будто бы „*главный и единственный доводъ*“ правобережниковъ составляетъ большая длина лѣвобережнаго пути. Дѣло совсѣмъ не въ лишнихъ 70 и даже 150 верстахъ, а въ трудности и дороговизнѣ сооруженія, въ неудобствахъ эксплоатаціи и въ затруднительности пользованія лѣвобережною дорогою.

Отъ Форпоста до Царицына 382 версты по совершенно ровному нагорному берегу Волги. Ни единаго моста, никакихъ естественныхъ

препятствій. При этомъ: а) всѣ населенныя мѣста и пристани въ непосредственной близости; б) участокъ отъ Царицына до Сарепты (28 верстъ)—уже готовъ. Максимальная стоимость постройки—8.200,000 рублей. Разстояніе отъ Астрахани до Николаевской слободы (противъ Камышина) считается лѣвобережниками на двое. Въ 1895 г. предсѣдатель правленія Ряз.-Уральской жел. дороги, въ письмѣ № 98,950 на имя директора департамента жел. дорогъ, считалъ 510 верстъ. Въ 1897 г. агентъ той же дороги А. Владимірскій (стр. 12 *) считаетъ уже только 439 верстъ. Которая изъ этихъ цифръ вѣрная? Эта прямая линія проектирована Ряз.-Уральскимъ об-вомъ по киргизской степи единственно для сокращенія протяженія дороги. Разстояніе отъ жел. дороги до селъ по Ахтубѣ — отъ 15 (Петропавловка) до 50 верстъ (Владиміровка). Всѣ многолюдныя села Царевскаго уѣзда, который, якобы, будетъ „*обслуживаться*“ лѣвобережной дорогой,—остаются еще далѣе въ сторонѣ. Наименьшее разстояніе—60 верстъ отъ Капустина-Яра и Пологаго-Займища; г. Царевъ съ окружающими его селами — 100 верстъ; наибольшее разстояніе (весь густонаселенный уголъ, образуемый Царицынскою лукою)—130 и даже 140 верстъ. Стоитъ взглянуть на карту, чтобы убѣдиться, что жителямъ лѣваго берега гораздо ближе переѣхать черезъ Волгу (на лодкѣ или по льду) на любую станцію правобережной дороги, чѣмъ ѣхать степью, безъ дорогъ, на какую угодно станцію лѣвобережной дороги. Стоимость пути сперва исчислялась лѣвобережниками въ 31 милл.; затѣмъ они же заявили, что это преувеличено, и дорога обойдется только въ 18 милліоновъ съ небольшимъ. Которая цифра правдоподобнѣе,—пусть разсудятъ спеціалисты. Но о стоимости сооруженія въ дельтѣ Волги, заявленной лѣвобережниками въ суммѣ 3.652 тысячъ рублей (статья въ № 6 «Гражданина» и брошюра А. Владимірскаго, стр. 13 **), можетъ судить всякій, кто хоть разъ видѣлъ дельту Волги и имѣетъ хотя приблизительное понятіе о стоимости мостовыхъ сооруженій.

Начинаясь у Астрахани, лѣвобережная дорога должна пройти 45 верстъ до села Сеитовки по мѣстности, сплошь заливаемой полою водою почти на два мѣсяца: съ начала мая до конца іюня. На этомъ пространствѣ дорога должна пересѣчь рѣки: Большую Болду, Малую Болду, Рычу, Бузанъ, Ахтубу и около 30 малыхъ рукавовъ и ериковъ. То есть требуется построить 40-верстную дамбу и на ней, по крайней мѣрѣ, 30 мостовъ, изъ коихъ 5 черезъ такія большія рѣки, какъ обѣ Болды, Рыча и въ особенности Бузанъ. Кто-жъ повѣритъ, что все это будетъ стоить 3.652 тысячи рублей, когда единственный,

*) См. страницу 503 настоящаго «Сборника».
**) См. страницу 503 настоящаго «Сборника».

существующій черезъ Волгу, мостъ стоилъ не менѣе 7 милліоновъ и строился нѣсколько лѣтъ. Да одинъ участокъ — Астрахань-Сеитовка будетъ стоить не менѣе 15 милл., а во сколько лѣтъ онъ будетъ построенъ,—нельзя сказать даже приблизительно.

Если же стоимость въ 3.652 тысячи исчислена въ предположеніи постройки мостовъ деревянныхъ, то всякій, знающій мѣстныя условія, можетъ впередъ сказать, что это—неосуществимая мечта. Сплошная масса быстротекущей полой воды шириною въ 38 верстъ смоетъ эти мосты такъ, что и воспоминанія объ нихъ не останется. И будетъ тогда жел. дорога отъ Николаевской слободы только до Сеитовки, въ которую изъ Астрахани ни сухимъ путемъ, ни водою попасть нельзя.

7) Стоимость провоза по обѣимъ линіямъ и всѣ данныя о направленіи товаровъ вполнѣ выяснены въ брошюрѣ Ѳ. С. Малышева. Для всякаго безпристрастнаго человѣка достаточно сличить его данныя съ данными А. Владимірскаго, чтобы понять, на чьей сторонѣ истина. Я эти доказательства повторять не буду.

Отъ лица всѣхъ сторонниковъ правобережнаго направленія прошу только объ одномъ. Пусть Правительство назначитъ комиссію изъ лицъ свѣдущихъ и безпристрастныхъ для осмотра мѣстности между Сеитовкою и Астраханью въ разгаръ весенняго половодья, т. е. между 15 мая—15 іюня. Тогда видно будетъ, на сколько осуществимо затѣянное Ряз.-Уральскимъ об-вомъ предпріятіе и какую цѣну имѣютъ его смѣтныя исчисленія. («Гражданинъ» 1898 г. 19 февраля № 14.— «Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 27 февраля № 2672. — «Астрах. Листокъ» 1898 г. 27 февраля № 45).

Губернскій предводитель дворянства *Хлѣбниковъ.*

CXCIV.

Астраханская желѣзная дорога.

(По поводу возраженія Х. Н. Хлѣбникова на статью: «Астраханская злоба дня»).

Вопросъ объ Астрах. жел. дорогѣ не сходитъ съ газетныхъ столбцовъ, причемъ обсужденіе его происходитъ съ большою страстностью. Конечно, страстность ни въ какомъ серьезномъ дѣлѣ не полезна, страстность—плохой совѣтчикъ. Но люди всегда люди, и тамъ, гдѣ задѣты интересы матеріальные, напрасно ожидать сдержанности. Въ дан-

номъ случаѣ это можетъ только служить лишнимъ доказательствомъ того, насколько вопросъ о проведеніи Астрах. дороги назрѣлъ, насколько необходимо непосредственное соединеніе Астрахани съ рельсовою сѣтью и насколько важно то или другое направленіе этой дороги.

Наша статья объ этой «Астраханской злобѣ дня» вызвала пространное возраженіе со стороны почтеннаго предводителя дворянства г. Хлѣбникова (№ 14 «Гражданина»). Авторъ статьи, «какъ уроженецъ и постоянный житель г. Астрахани», является въ данномъ дѣлѣ одною изъ заинтересованныхъ сторонъ, и, очевидно, отстаиваетъ то направленіе линіи, которое для него лучше и ближе. Совершенно понятно, что каждый старается отстаивать то направленіе, которое имъ признается лучшимъ, и нѣтъ сомнѣнія, что всякое возраженіе въ такихъ случаяхъ отнюдь не заставляетъ задуматься надъ дѣломъ, возвратиться къ первоначальнымъ соображеніямъ и провѣрить ихъ,—нѣтъ, возраженіе вызываетъ лишь гнѣвъ и желаніе во что бы то нистало уничтожить силу этого возраженія. Напримѣръ, почтенный авторъ статьи, повидимому, съ совершенно легкимъ сердцемъ говоритъ, что за направленіе дороги по лѣвому берегу Волги высказывается *„только“* большинство гласныхъ Астрах. городской думы и значительная часть домовладѣльцевъ. Подумайте объ этомъ «только» и подивитесь тому, до чего можно договориться въ пылу увлеченія. Какая, въ самомъ дѣлѣ, мелочь! Рѣчь идетъ о соединеніи г. Астрахани съ общею рельсовою сѣтью, и кто же, казалось бы, болѣе компетентенъ въ вопросѣ о нуждахъ города, какъ не большинство гласныхъ городской думы и мѣстные домовладѣльцы! Вѣдь, если желать хоть сколько нибудь оставаться безпристрастнымъ, то какъ не задуматься надъ этимъ обстоятельствомъ. Что же? большинство гласныхъ думы и мѣстные домовладѣльцы, да еще-прибавимъ—и многіе изъ окрестныхъ землевладѣльцевъ, подкуплены кѣмъ-нибудь или всѣ они сплошь не понимаютъ вовсе своихъ интересовъ и сами себѣ желаютъ зла? Наконецъ, если они всѣ слѣпы, то какъ не постараться что нибудь сдѣлать для ихъ прозрѣнія. Нѣтъ, почтенный предводитель дворянства ограничивается презрительнымъ «только» и проходитъ дальше. Эка, дескать, важность, что за лѣвобережное направленіе высказывается какое то тамъ большинство гласныхъ думы, да какіе то домовладѣльцы,—лишь бы г. Малышевъ былъ за правобережное направленіе! Можно ли при такихъ условіяхъ спорить?... А вотъ другой примѣръ, не менѣе характерный. Въ нашей статьѣ было сказано, что для Правительства,—собственно съ точки зрѣнія интересовъ государственнаго казначейства,—все равно, кто будетъ строить жел. дорогу: об-во ли Юго-Восточныхъ дорогъ, или об-во Ряз.-Уральской дороги, потому что въ прибыляхъ обоихъ об-въ Правительство получаетъ львиную долю. Нѣтъ сомнѣнія, что въ

существующій черезъ Волгу, мостъ стоилъ не менѣе 7 милліоновъ и строился нѣсколько лѣтъ. Да одинъ участокъ — Астрахань-Сеитовка будетъ стоить не менѣе 15 милл., а во сколько лѣтъ онъ будетъ построенъ,—нельзя сказать даже приблизительно.

Если же стоимость въ 3.652 тысячи исчислена въ предположеніи постройки мостовъ деревянныхъ, то всякій, знающій мѣстныя условія, можетъ впередъ сказать, что это—неосуществимая мечта. Сплошная масса быстротекущей полой воды шириною въ 38 верстъ смоетъ эти мосты такъ, что и воспоминанія объ нихъ не останется. И будетъ тогда жел. дорога отъ Николаевской слободы только до Сеитовки, въ которую изъ Астрахани ни сухимъ путемъ, ни водою попасть нельзя.

7) Стоимость провоза по обѣимъ линіямъ и всѣ данныя о направленіи товаровъ вполнѣ выяснены въ брошюрѣ Ѳ. С. Малышева. Для всякаго безпристрастнаго человѣка достаточно сличить его данныя съ данными А. Владимірскаго, чтобы понять, на чьей сторонѣ истина. Я эти доказательства повторять не буду.

Отъ лица всѣхъ сторонниковъ правобережнаго направленія прошу только объ одномъ. Пусть Правительство назначитъ комиссію изъ лицъ свѣдущихъ и безпристрастныхъ для осмотра мѣстности между Сеитовкою и Астраханью въ разгаръ весенняго половодья, т. е. между 15 мая—15 іюня. Тогда видно будетъ, на сколько осуществимо затѣянное Ряз.-Уральскимъ об-вомъ предпріятіе и какую цѣну имѣютъ его смѣтныя исчисленія. («Гражданинъ» 1898 г. 19 февраля № 14.— «Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 27 февраля № 2672. — «Астрах. Листокъ» 1898 г. 27 февраля № 45).

Губернскій предводитель дворянства *Хлѣбниковъ.*

CXCIV.

Астраханская желѣзная дорога.

(По поводу возраженія Х. Н. Хлѣбникова на статью: «Астраханская злоба дня»).

Вопросъ объ Астрах. жел. дорогѣ не сходитъ съ газетныхъ столбцовъ, причемъ обсужденіе его происходитъ съ большою страстностью. Конечно, страстность ни въ какомъ серьезномъ дѣлѣ не полезна, страстность—плохой совѣтчикъ. Но люди всегда люди, и тамъ, гдѣ задѣты интересы матеріальные, напрасно ожидать сдержанности. Въ дан-

номъ случаѣ это можетъ только служить лишнимъ доказательствомъ того, насколько вопросъ о проведеніи Астрах. дороги назрѣлъ, насколько необходимо непосредственное соединеніе Астрахани съ рельсовою сѣтью и насколько важно то или другое направленіе этой дороги.

Наша статья объ этой «Астраханской злобѣ дня» вызвала пространное возраженіе со стороны почтеннаго предводителя дворянства г. Хлѣбникова (№ 14 «Гражданина»). Авторъ статьи, «какъ уроженецъ и постоянный житель г. Астрахани», является въ данномъ дѣлѣ одною изъ заинтересованныхъ сторонъ, и, очевидно, отстаиваетъ то направленіе линіи, которое для него лучше и ближе. Совершенно понятно, что каждый старается отстаивать то направленіе, которое имъ признается лучшимъ, и нѣтъ сомнѣнія, что всякое возраженіе въ такихъ случаяхъ отнюдь не заставляетъ задуматься надъ дѣломъ, возвратиться къ первоначальнымъ соображеніямъ и провѣрить ихъ,—нѣтъ, возраженіе вызываетъ лишь гнѣвъ и желаніе во что бы то нистало уничтожить силу этого возраженія. Напримѣръ, почтенный авторъ статьи, повидимому, съ совершенно легкимъ сердцемъ говоритъ, что за направленіе дороги по лѣвому берегу Волги высказывается „*только*“ большинство гласныхъ Астрах. городской думы и значительная часть домовладѣльцевъ. Подумайте объ этомъ «только» и подивитесь тому, до чего можно договориться въ пылу увлеченія. Какая, въ самомъ дѣлѣ, мелочь! Рѣчь идетъ о соединеніи г. Астрахани съ общею рельсовою сѣтью, и кто же, казалось бы, болѣе компетентенъ въ вопросѣ о нуждахъ города, какъ не большинство гласныхъ городской думы и мѣстные домовладѣльцы! Вѣдь, если желать хоть сколько нибудь оставаться безпристрастнымъ, то какъ не задуматься надъ этимъ обстоятельствомъ. Что же? большинство гласныхъ думы и мѣстные домовладѣльцы, да еще-прибавимъ—и многіе изъ окрестныхъ землевладѣльцевъ, подкуплены кѣмъ-нибудь или всѣ они сплошь не понимаютъ вовсе своихъ интересовъ и сами себѣ желаютъ зла? Наконецъ, если они всѣ слѣпы, то какъ не постараться что нибудь сдѣлать для ихъ прозрѣнія. Нѣтъ, почтенный предводитель дворянства ограничивается презрительнымъ «только» и проходитъ дальше. Эка, дескать, важность, что за лѣвобережное направленіе высказывается какое то тамъ большинство гласныхъ думы, да какіе то домовладѣльцы,—лишь бы г. Малышевъ былъ за правобережное направленіе! Можно ли при такихъ условіяхъ спорить?... А вотъ другой примѣръ, не менѣе характерный. Въ нашей статьѣ было сказано, что для Правительства,—собственно съ точки зрѣнія интересовъ государственнаго казначейства,—все равно, кто будетъ строить жел. дорогу: об-во ли Юго-Восточныхъ дорогъ, или об-во Ряз.-Уральской дороги, потому что въ прибыляхъ обоихъ об-въ Правительство получаетъ львиную долю. Нѣтъ сомнѣнія, что въ

данномъ дѣлѣ это—очень важное обстоятельство, и при сколько-нибудь безпристрастномъ отношеніи къ этому дѣлу надо бы провѣрить, такъ ли это на самомъ дѣлѣ, и потомъ уже высказываться въ томъ или другомъ смыслѣ, притомъ же сдѣлать это вовсе не трудно: и уставы желѣзнодорожныхъ об-въ, и отчеты объ эксплоатаціи ихъ линій не составляютъ секрета, а изъ нихъ все бы стало ясно. Изъ отчетовъ, напримѣръ, Ряз.-Уральской дороги оказывается, что чистая прибыль, поступившая въ распоряженіе акціонеровъ, составляла въ круглыхъ цифрахъ:

за	1892	годъ. . . .	1.267,000 руб.
»	1893	»	1.460,000 »
»	1894	»	1.490,000 »
»	1895	»	1.469,000 »

А изъ устава можно видѣть, что правительственная гарантія начинается только тогда, когда доходъ акціонеровъ уменьшился бы болѣе чѣмъ на 1 милліонъ руб. сравнительно съ 1895 годомъ. Ясное дѣло, что на предпріятіе явно-убыточное об-ву не было бы нужды пойти, такъ какъ весь рискъ лежитъ исключительно на акціонерахъ, а не на Правительствѣ. Вѣдь, сколько бы ни стоила линія по лѣвому берегу, она не можетъ же давать убытка милліонъ рублей въ годъ, а только тогда могъ бы начаться нѣкоторый рискъ для Правительства. Вотъ что говорятъ цифры и факты. Но, въ пылу спора, почтенный предводитель дворянства предпочитаетъ бросить фразу, что «суть—въ правительственной гарантіи, ея то и добиваются, только не говорятъ этого вслухъ». Для человѣка, знакомаго съ истиннымъ положеніемъ, это есть тотъ случай, когда съ большого ума попадаютъ, что называется, пальцемъ въ небо. Можно посмѣяться, но спорить, при такихъ условіяхъ, нельзя... Точно также не трудно было бы доказать по каждому пункту статьи почтеннаго автора, что истинное положеніе дѣла далеко не таково, какимъ ему представили его разные услужливые люди. Но едва ли это можетъ быть интересно для читателей, а убѣдить г. Хлѣбникова не надѣемся. Поэтому, оставляя въ сторонѣ всякіе споры, обратимся къ дѣлу съ цѣлью выяснить его на основаніи неоспоримыхъ цифръ и фактовъ.

Прежде всего оговоримся, что мы здѣсь не будемъ вовсе касаться ни вопроса объ обще-государственномъ значеніи Астрах. жел. дороги, какъ дороги, имѣющей служить для непосредственнаго сообщенія Закаспійской области и средне-азіатскихъ владѣній нашихъ съ внутренними районами государства, ни вопроса о доходности этой дороги и выгодности или невыгодности ея для казны при условіи сооруженія ея тѣмъ или другимъ об-вомъ. Эти вопросы, по особой своей

важности, выходятъ за предѣлы мѣстныхъ интересовъ, и рѣшаются такіе вопросы обыкновенно не по совѣщаніи съ мѣстными представителями. Для этого имѣется при департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ комиссія изъ представителей правительственныхъ вѣдомствъ, а заключенія этой комиссіи разсматриваются въ высшихъ государственныхъ учрежденіяхъ. До этой стадіи дѣло о постройкѣ Астрах. жел. дороги еще не дошло, и теперь пока умѣстнѣе будетъ говорить исключительно о мѣстномъ значеніи проектируемой дороги и о томъ, какое направленіе,—по правому или по лѣвому берегу Волги,—болѣе отвѣчаетъ именно мѣстнымъ интересамъ.

Начнемъ съ густоты населенія. По правому берегу насчитывается всего девятнадцать населенныхъ пунктовъ, въ каждомъ изъ которыхъ имѣется болѣе тысячи душъ населенія, въ остальныхъ пунктахъ — меньше тысячи. Въ общемъ населеніе правобережнаго района составляетъ около 280,000 душъ, причемъ 138,000 душъ, или болѣе 49 проц., составляетъ населеніе, раскинутое по калмыцкой степи. По лѣвому берегу, кромѣ самой Астрахани съ населеніемъ въ 113,000 душъ, насчитывается больше сорока населенныхъ пунктовъ, и общее число душъ составляетъ около 720 тысячъ—почти въ три раза болѣе, чѣмъ по правому берегу; при этомъ населеніе киргизской степи составляетъ 265,000 душъ, или только 36 проц. общаго населенія. Кромѣ того, по правому берегу нѣтъ ни одного пункта съ населеніемъ свыше 6,000 душъ, тогда какъ по лѣвому берегу такихъ пунктовъ девять, а есть и поселенія съ 20-тысячнымъ населеніемъ.

Въ Астрах. губерніи, какъ извѣстно, имѣются огромныя пространства казенныхъ земель, изъ которыхъ нарѣзаны участки, сдаваемые на оброкъ,—такъ называемыя оброчныя статьи. Всѣ эти земли расположены на лѣвомъ берегу Волги въ уѣздахъ Царевскомъ и Енотаевскомъ. Общее количество этихъ земель на лѣвомъ берегу составляетъ громадную площадь въ 793,230 десятинъ, а именно: 1) земли департамента государственныхъ земельныхъ имуществъ составляютъ 216 оброчныхъ статей въ 458,887 дес., 2) земли горнаго департамента составляютъ 167 оброчныхъ статей въ 273,500 дес. и 3) запасныя земли занимаютъ площадь 660,840 десятинъ. Въ настоящее время всѣ эти земли даютъ казнѣ дохода нѣсколько болѣе 300,000 руб. въ годъ, что, при площади почти въ 800,000 десят., составитъ доходъ чуть не въ 35 коп. съ десятины. При проведеніи жел. дороги по лѣвому берегу, казенныя земли окажутся въ непосредственномъ тяготѣніи къ этой дорогѣ, и нѣтъ сомнѣнія, что доходъ казны съ этихъ земель увеличится въ два раза и болѣе. Проведеніе жел. дороги по правому берегу въ этомъ отношеніи не будетъ имѣть никакого значенія, такъ какъ на правомъ берегу казенныхъ земель имѣется площадь въ

12,000 десятинъ, составляющихъ три оброчныхъ статьи съ доходомъ въ 475 рублей въ годъ.

Хлѣбопашество въ Астрах. губерніи развито, какъ извѣстно, весьма слабо, но и въ этомъ отношеніи лѣвый берегъ Волги имѣетъ преимущество передъ правымъ. Царевскій уѣздъ по лѣвому берегу единственный, гдѣ хлѣбопашество имѣетъ первенствующее значеніе и составляетъ главную основу благосостоянія жителей. Не только онъ довольствуется самъ своимъ хлѣбомъ, но еще отправляетъ въ хорошіе урожайные года до 5-ти милл. пудовъ хлѣба за предѣлы Астрах. губерніи, причемъ мѣстная пшеница оказывается очень высокаго качества и идетъ на лучшіе сорта муки. Главное затрудненіе, испытываемое здѣсь, заключается именно въ отсутствіи усовершенствованныхъ путей сообщенія, вслѣдствіе чего доставка хлѣба къ Волжскимъ пристанямъ крайне неудобна.

Затѣмъ, отличіе лѣваго берега Волги отъ праваго заключается въ томъ, что на первомъ находятся поистинѣ громадныя соляныя богатства. Баскунчакъ, Элтонъ и Чапчачи представляютъ собою такіе источники соли, что, при болѣе благопріятныхъ условіяхъ, они могли бы обогатить край, а въ настоящее время соляная промышленность здѣсь приходитъ въ упадокъ. Вотъ—цифры, которыя могутъ говорить краснорѣчивѣе всякихъ словъ:

	Добыто пудовъ	Вывезено за предѣлы губерніи пудовъ.
Въ 1881 году . .	22.800,000	20.410,000
» 1886 » . .	14.756,000	10.928,000
» 1891 » . .	16.940,000	11.083,000
» 1896 » . .	11.069,000	7.653,000

Такимъ образомъ, общая добыча сократилась болѣе чѣмъ вдвое за послѣднія десять лѣтъ, а объясняется это конкуренціей со стороны Бахмутской соли, которая постепенно вытѣснила Астрах. соль съ юго-западныхъ рынковъ, а въ настоящее время тѣснитъ уже и съ сѣверо-западныхъ рынковъ. И явленіе это вполнѣ понятно при настоящихъ условіяхъ солепромышленности въ Астрах. губерніи. Бахмутская соль находится на линіи жел. дорогъ и связана со всѣми рынками рельсовымъ путемъ. Баскунчакская соль сначала должна оплатить чрезмѣрно высокій тарифъ—3½ коп. съ пуда—по Баскунчакскому подъѣздному пути. Это представляетъ такой тормазъ, что развитіе дѣла, конечно, невозможно; а озеро Элтонское и Чапчачи, вовсе отрѣзанные отъ удобныхъ путей сообщенія, находятся еще въ худшихъ условіяхъ, чѣмъ

Баскунчакъ. Очевидно, что проведеніе жел. дороги по лѣвому берегу сразу устраиваетъ все дѣло и даетъ соляной промышленности въ Астрах. губерніи могучій толчекъ къ развитію, проведеніе же дороги по правому берегу ровно никакого значенія въ этомъ отношеніи имѣть не можетъ.

Наконецъ, что касается интересовъ самого г. Астрахани, то, кажется, не можетъ быть никакого сомнѣнія въ томъ, что для него вопросъ о направленіи линіи имѣетъ значеніе рѣшающее, какъ своего рода «быть или не быть!» Если линія начнется не отъ Астрахани, а отъ Форпоста на противоположномъ берегу, значеніе Астрахани неминуемо должно упасть, и не прошло бы десятка лѣтъ, какъ Астрахань оставалась бы заброшенной административной единицей, а Форпостъ выросъ бы въ огромный торговый пунктъ, какимъ теперь является Астрахань. Достаточно одного того обстоятельства, что разстояніе между берегами въ этомъ мѣстѣ болѣе полутора верстъ, что бы понять, что за трудности представляло бы соединеніе Астрахани со станціей на Форпостѣ. Устроить постоянный мостъ невозможно безъ крайняго затрудненія для судовъ, которыя, именно въ этомъ мѣстѣ Волги, можно сказать, безпрерывно идутъ. Паромное сообщеніе явится просто дѣтской забавой при томъ громадномъ сообщеніи, которое должно происходить между берегами при новыхъ условіяхъ. Переѣздъ съ одного берега на другой представлялъ бы собою цѣлое путешествіе. Не вѣроятнѣе ли предположить, что вся торговля постепенно перешла бы на другой берегъ, гдѣ находится станція? Въ практикѣ нашихъ городовъ было уже нѣсколько такихъ плачевныхъ экспериментовъ. Какъ только какой--нибудь городъ остается въ сторонѣ отъ желѣзнодорожной станціи, хотя бы только въ нѣсколькихъ верстахъ, вся его торговля переходитъ къ станціи, гдѣ образуется сначала поселокъ, который затѣмъ разростается до того значенія, какое имѣлъ замѣненный имъ городъ. Удивительно ли, что большинство гласныхъ Астрах. городской думы страшится подобнаго же эксперимента для себя и родного своего города. Вѣдь въ Астрахани числилось въ 1895 г. болѣе 15 тысячъ домовъ,—во что обезцѣнится это богатство, при переходѣ всей торговой жизни на правый берегъ!

Таковымъ представляется дѣло объ Астрах. дорогѣ съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ. Во всѣхъ перечисленныхъ отношеніяхъ дорога въ лѣвобережномъ направленіи удовлетворяетъ самымъ насущнымъ и самымъ важнымъ интересамъ, правобережное же направленіе ничего не поправитъ и только напортитъ. Нѣтъ ни одного мѣстнаго интереса, какой бы могла удовлетворить исключительно правобережная дорога. И только потому, что съ точки зрѣнія мѣстныхъ интересовъ нельзя ничего сказать въ защиту направленія линіи по правому берегу,

и стараются перенести центръ вопроса на дороговизну постройки лѣвобережной линіи. Но это — вопросъ, чуждый мѣстнымъ интересамъ, и въ немъ разбираться будетъ компетентная правительственная власть. Отъ мѣстныхъ представителей надо бы ожидать заявленія объ ихъ нуждахъ и ихъ пользахъ. («Гражданинъ» 1898 г. 26 февраля № 16).

***

CXCV.

По вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ.

(Отвѣтъ г. Хлѣбникову).

Въ № 6 «Гражданина» помѣщена была замѣтка о соединеніи г. Астрахани съ общею русскою желѣзнодорожною сѣтью. Разобравшись во всякихъ, и казенныхъ и мѣстныхъ, интересахъ, авторъ замѣтки въ концѣ-концовъ пришелъ къ заключенію, что дорога отъ Камышина до Астрахани по лѣвому берегу Волги могла бы отвѣтить наибольшему числу интересовъ и потому предпочтительнѣе правобережной линіи, за которую можно привести одинъ лишь серьезный доводъ, именно нѣсколько меньшее ея протяженіе и, въ связи съ этимъ, меньшую стоимость сооруженія.

Эта объективная по тону и безпристрастная по содержанію замѣтка очень не понравилась г. Астраханскому губернскому предводителю дворянства Хлѣбникову, который въ № 14 «Гражданина» выступилъ съ довольно многословными возраженіями и опроверженіями. Къ сожалѣнію, не соглашаясь съ экономическими и коммерческими аргументами противника, г. Хлѣбниковъ не приводитъ ровно никакихъ положительныхъ данныхъ въ защиту симпатичной ему правобережной линіи и ограничивается одними голословными отрицаніями, приправляя ихъ мѣстами наивною ироніей, да ссылками на уже давно и вполнѣ основательно опровергнутые доводы и цифры другого правобережника, г. Ѳ. С. Малышева.

Но въ концѣ своего письма г. Хлѣбниковъ позволилъ себѣ нѣчто такое, до чего не доходилъ до сихъ поръ никто изъ правобережниковъ. Ощущая, повидимому, недостатокъ аргументовъ въ сферѣ своей компетенціи, г. Хлѣбниковъ пустился въ критику техническихъ сторонъ проекта лѣвобережной дороги и съ большею смѣлостью печатно заявляетъ, что лѣвобережное направленіе не только, вообще, никуда не годится, но что и самый проектъ по трудности своей не исполнимъ, а если исполнимъ, то лишь при условіи колоссальныхъ жертвъ со

стороны государства, о каковыхъ жертвахъ авторъ, въ качествѣ добраго патріота, заранѣе очень скорбитъ.

Чтобы убѣдить въ этомъ читателя, г. Хлѣбниковъ старается заподозрить добросовѣстность исчисленія потребной на осуществленіе лѣвобережнаго проекта суммы.

Предоставивъ съ похвальнымъ благоразуміемъ спеціалистамъ судить объ исчисленной «лѣвобережниками» общей стоимости ихъ дороги, г. Хлѣбниковъ полагаетъ, однако же, что для сужденія о стоимости труднѣйшаго участка линіи, именно участка Сеитъ-Астрахань, трасированнаго въ дельтѣ Волги, никакой спеціальной подготовки не нужно. Тутъ ужъ «можетъ судить всякій». Требуется только «разъ видѣть (?) дельту Волги да имѣть приблизительное (!) понятіе о стоимости мостовыхъ сооруженій». Вотъ и весь багажъ нашего судьи.

Съ ничѣмъ не вызванною необычайною рѣзкостью авторъ пускается затѣмъ въ самыя фантастическія исчисленія и съ птичьяго, такъ сказать, полета разоблачаетъ невѣрность «лѣвобережныхъ» подсчетовъ стоимости дельтоваго участка, опредѣляя эту стоимость съ своей стороны «не менѣе 15 милліоновъ», и на отрѣзъ отказываясь даже приблизительно опредѣлить время, потребное на сооруженіе этого злосчастнаго участка.

Какъ инженеръ, производившій изысканія лѣвобережнаго направленія и въ подробности разработавшій техническую сторону проекта лѣвобережной дороги, не могу оставить безъ отвѣта инсинуаціи г. Хлѣбникова, и смѣю увѣрить его, а съ нимъ вмѣстѣ и всѣхъ правобережниковъ, что исчисленіе стоимости сооруженія инкриминируемаго участка сдѣлано мною не зря и не наобумъ, а на основаніи обширнаго фактическаго и цифроваго матеріала, собраннаго путемъ тщательныхъ наблюденій и изслѣдованій, произведенныхъ мною въ дельтѣ Волги именно между Сеитомъ и Астраханью. Спеціальныя эти изслѣдованія велись съ безпримѣрною до сихъ поръ въ Россіи полнотою и обстоятельностью. Для нихъ правленіе Ряз.-Уральскаго об-ва откомандировало въ мое распоряженіе цѣлый штатъ лучшихъ своихъ и опытнѣйшихъ техниковъ, снабдило огромнымъ ассортиментомъ новѣйшей конструкціи инструментовъ, приборовъ, аппаратовъ и, сверхъ того, дало всѣ средства для самаго широкаго изслѣдованія дельты.

Изысканія мои дали слѣдующіе результаты.

Въ область дельты или поймы, заливаемой вешними водами, лѣвобережная линія вступаетъ на 4 верстѣ по счету отъ Астрахани и, затѣмъ, выходитъ на незатопляемую самыми высокими водами мѣстность на 42 верстѣ. Такимъ образомъ все протяженіе дельтоваго участка составляетъ 39, а не 45 верстъ, какъ увѣряетъ г. Хлѣбниковъ, неизвѣстно на какомъ основаніи.

На указанномъ протяженіи дорога пересѣкаетъ слѣдующіе протоки, рѣки, ильмени, ерики:

На 4-ой верстѣ у Астраханскихъ лѣсныхъ пристаней мѣсто слія-нія обѣихъ Болдъ—Большой и Малой—и рядомъ—Сѣнной ерикъ; на 6-й верстѣ—неглубокій ильмень Кабарданъ. Далѣе на 16-ти верстномъ протяженіи, вплоть до р. Рычи, линія трасируется по наиболѣе возвышеннымъ лугамъ, проточными водами не прорѣзаннымъ. На 20-й верстѣ пересѣкается р. Рыча, на 23—ерикъ Боберъ, на 25—ерикъ Кривантій, на 27—ерикъ Чугунный, на 30—ерикъ Шапкинъ, на 35—рѣки Бузанъ и Ахтуба и на 40-й за Сеитомъ р. Берекетъ.

Изъ этого 39-ти верстнаго протяженія линіи—22 версты при самыхъ высокихъ весенннихъ разливахъ и при условіи самыхъ сильныхъ морянъ покрываются слоемъ воды отъ $^1/_2$ до 1 сажени высотою; 15 верстъ заливаются слоемъ отъ 1 до $1^3/_4$ сажени и остальныя двѣ версты приходятся на перечисленные выше протоки, рѣки, ерики.

Двухлѣтнія систематическія наблюденія надъ теченіемъ водъ разлива показали, что на всей поймѣ, кромѣ рѣкъ, ериковъ и нѣсколькихъ болѣе пониженныхъ лощинъ, скорость теченія равна или почти равна нулю; другими словами, разливъ представляетъ собою неглубокое озеро стоячей воды, избытокъ которой стекаетъ по русламъ рѣкъ и протоковъ. Иначе, разумѣется, и быть не можетъ, какъ это ясно для всякаго достаточно свѣдущаго и образованнаго человѣка. Если бы вся масса водъ, покрывающихъ весною пойму, имѣла бы замѣтное теченіе, то вѣдь не могла бы образоваться и самая дельта. Необходимое условіе для возникновенія въ устьяхъ рѣкъ дельтообразныхъ наносныхъ отложеній именно и состоитъ въ томъ, что скорость теченія воды допускаетъ возможность такихъ отложеній. Наблюденія показали, что лишь прорѣзывающія дельту у Астрахани рѣки и рѣчки, напр. Болда и Бузанъ, въ состояніи катить небольшія кварцевыя зерна, отлагающіяся мѣстами въ видѣ песчаныхъ отмелей. Вся остальная масса достигающей Астрахани вешней воды содержитъ уже только лишь тончайшую кварцевую пыль и глинистую муть, которыя могутъ осаждаться лишь въ стоячихъ или почти стоячихъ водахъ и которыя наглядно свидѣтельствуютъ о крайне слабой размывающей способности разлива. Изъ такого осадка именно и состоитъ Астрах. дельта отъ Астрахани до Сеита, какъ то показали мои буренія почвы, производившіяся на всемъ протяженіи дельтоваго участка иногда черезъ каждыя 50 саженъ.

Вообще, грунтовыя изслѣдованія показали, что, за незначительными исключеніями, грунты всюду какъ нельзя болѣе пригодны для возведенія полотна дороги. Поэтому, имѣя въ виду вполнѣ удачные опыты аналогичныхъ сооруженій полотна на поймѣ Волги у Саратова, а также успѣшные опыты укрѣпленія откосовъ полотна мѣстными мате-

ріалами, полотно это на участкѣ Сеитъ-Астрахань проектировано мною въ видѣ незатопляемой насыпи нормальныхъ и общепринятыхъ размѣровъ, съ укрѣпленіемъ откосовъ соотвѣтственно дѣйствительному значенію разрушающихъ факторовъ: штормоваго волненія и волненія въ связи съ теченіемъ. При такихъ условіяхъ для сохраненія полотна дороги отъ сколько нибудь серіозныхъ или опасныхъ поврежденій вполнѣ достаточно укрѣпить его плетнями по слою соломы или камыша съ разсадкою ивовыхъ кольевъ, либо камнемъ въ клѣтку по слою соломы или камыша.

На сооруженныхъ по моимъ же проектамъ линіяхъ къ пристанямъ Саратова и къ Саратовской переправѣ высота полотна доходитъ до 5 саженъ, такъ какъ Саратовская пойма затопляется до глубины 3—4½ саженъ. Относя работы по сооруженію означенныхъ линій у Саратова къ разряду большихъ, работы по сооруженію полотна на участкѣ Сеитъ-Астрахань слѣдуетъ отнести къ разряду среднихъ, такъ какъ при затопляемости Астрах. поймы не свыше 1¾ сажени наибольшая высота насыпи опредѣляется въ 2¼ сажени.

Измѣренія скорости теченія вешнихъ водъ въ протокахъ и ерикахъ, а также забивки пробныхъ свай неопровержимо доказали полную возможность ограничиться при пересѣченіи неглубокихъ ериковъ и рѣчекъ деревянными мостами общепринятаго типа. При этомъ на судоходныхъ протокахъ мосты проектированы съ двумя металлическими пролетами надлежащихъ размѣровъ.

Что касается пересѣченія двухъ глубокихъ съ сильнымъ теченіемъ протоковъ: Болды и Бузана, то тутъ проектированы цѣнные металлическіе мосты обычнаго желѣзнодорожнаго типа, съ разводными частями для пропуска судовъ.

Расцѣнивъ всѣ эти работы и сооруженія на основаніи единичныхъ цѣнъ, выработанныхъ для вновь построенныхъ линій Ряз.-Уральскаго об-ва и утвержденныхъ комиссіей спеціалистовъ изъ представителей министерствъ: финансовъ, путей сообщенія и государственнаго контроля, я получилъ послѣ подсчета превышеніе стоимости участка Сеитъ-Астрахань противъ поверстной стоимости остальнаго пути въ круглой суммѣ въ 3.652,000 руб. *).

Теперь непредубѣжденному читателю вполнѣ ясно, чего стоятъ инсинуаціи г. Хлѣбникова и его увѣренія, будто на участкѣ Сеитъ-Астрахань неизбѣжно придется строить какую-то фантастически грандіозную дамбу и безконечное число самыхъ драгоцѣнныхъ мостовъ. Дельтовый участокъ далеко не такъ страшенъ, какимъ г. Хлѣбникову

*) Поверстная стоимость дельтоваго участка на протяженіи 42 верстъ равна по исчисленію Р. С. 113,919; поверстная стоимость степного участка Р. С. 26,952. Полная стоимость сооруженія участка Сеитъ-Астрахань исчислена мною въ суммѣ Р. С. 4.785,000. Авт.

хочется его представить въ томъ соображеніи, будто наивными запугиваніями можно будетъ повліять на компетентныя правительственныя учрежденія.

Въ успокоеніе г. Хлѣбникова и всѣхъ г.г. правобережниковъ, отъ имени которыхъ онъ взываетъ къ Правительству, могу сообщить, что всѣ добытые мною путемъ изслѣдованія факты, цифры и подсчеты будутъ представлены правленіемъ Ряз.-Уральскаго об-ва на разсмотрѣніе безусловно компетентныхъ правительственныхъ учрежденій, и что члены правительственной комиссіи, обсуждающей и утверждающей желѣзнодорожные проекты, подвергаютъ ихъ такому всестороннему и обстоятельному анализу, о которомъ г. Хлѣбниковъ не имѣетъ, повидимому, даже самыхъ приблизительныхъ представленій.

Недоумѣваетъ также г. Хлѣбниковъ и относительно протяженія лѣвобережной дороги, подозрѣвая и тутъ какой-то коварный подвохъ со стороны злокозненныхъ «лѣвобережниковъ». «Разстояніе отъ Астрахани до Николаевской слободы (противъ Камышина) считается лѣвобережниками надвое», не безъ убійственной иронія замѣчаетъ авторъ. «Въ 1895 г. предсѣдатель правленія Ряз.-Уральской дороги, въ письмѣ № 98,950 на имя директора департамента жел. дорогъ, считалъ 510 верстъ. Въ 1897 г. агентъ той же дороги А. Владимірскій считаетъ уже только 439 верстъ. Которая изъ этихъ цифръ вѣрна?»

Обѣ вѣрны, и ларчикъ открывается очень не хитро. Проектъ дороги разработанъ въ нѣсколькихъ варіантахъ. Длиннѣйшій изъ нихъ обслуживаетъ всѣ главнѣйшіе промежуточные пункты. Кратчайшій представляетъ собою по преимуществу транзитную магистраль съ возможностью отбросить къ любому чѣмъ нибудь интересному промежуточному пункту боковую подъѣздную вѣтку. Всѣ варіанты съ надлежащею экономическою и техническою мотивировкою каждаго будутъ представлены на усмотрѣніе Правительства, которое и сдѣлаетъ тотъ или другой, согласный съ его видами, выборъ.

Странные, однако, люди эти г.г. правобережники! Г. Малышевъ, не подозрѣвавшій о существованіи транзитнаго варіанта, указывалъ, что лѣвобережная линія слишкомъ длинна, и потому, ради промежуточныхъ, неважныхъ селеній, наноситъ непоправимый ущербъ интересамъ г. Астрахани, какъ единственнаго коммерчески важнаго пункта губерніи; г. Хлѣбниковъ, узнавъ изъ брошюры А. Владимірскаго о протяженіи въ 439 верстъ, мечетъ на «лѣвобережниковъ» громъ и молнію за обходъ Капустина Яра, Пологаго Займища и другихъ промежуточныхъ центровъ, отъ которыхъ-де къ станціямъ правобережной дороги будетъ ближе, нежели къ станціямъ лѣвобережной. Что то будетъ, когда г.г. правобережникамъ станетъ извѣстенъ лѣвобережный проектъ во всей его полнотѣ?

По поводу обхода промежуточныхъ пунктовъ могу сообщить, что даже при транзитномъ варіантѣ пунктамъ этимъ легче будетъ сноситься съ лѣвобережными станціями, нежели съ правобережными. Автору, какъ мѣстному уроженцу, не менѣе одного раза видавшему дельту Волги, слѣдовало бы знать, что поперечные переѣзды черезъ эту дельту, а равно со всѣхъ лѣвобережныхъ селеній на правый берегъ, вообще, довольно затруднительны, а то и просто невозможны, вслѣдствіе массы изрѣзывающихъ дельту ериковъ и всякихъ протоковъ, тогда какъ отъ тѣхъ же селеній къ лѣвобережной линіи идутъ вполнѣ удобныя степныя дороги. Кромѣ того та часть населенныхъ пунктовъ лѣваго берега, которая лежитъ въ углѣ, образуемомъ Царицынскою лукою, въ будущемъ имѣетъ быть обслужена и непосредственно уже намѣченною, сколько извѣстно по слухамъ, Правительствомъ Уральскъ-Царицынскою дорогою.

Предоставляю теперь самому читателю судить о справедливости нападокъ г. Хлѣбникова на техническую сторону лѣвобережнаго проекта. («Гражданинъ» 1898 года 15 марта № 21.—Извлеченіе изъ этой статьи въ «Астрах. Вѣстникѣ» 1898 г. 28 марта № 2696).

Инженеръ п. с. *К. К. Іокишъ.*

CXCVI.

Объ Астраханской желѣзной дорогѣ.

(По поводу письма инженера Іокиша въ отвѣтъ на статью г. Хлѣбникова).

«Гражданинъ», любезно открывъ свои страницы для всесторонняго обсужденія вопроса о наилучшемъ направленіи жел. дороги на Астрахань, въ № 14 помѣстилъ письмо Астраханскаго губернскаго предводителя дворянства.

Объективное и исполненное достоинства письмо сторонника правобережнаго пути, уважаемаго Х. Н. Хлѣбникова, очень не понравилось инженеру г. Іокишу, автору проекта лѣвобережной линіи, и онъ поспѣшилъ съ рѣзкимъ отвѣтомъ въ № 21 «Гражданина», крайне обиженный тѣмъ, что техническую сторону его проекта «позволили себѣ» критиковать!

Если этимъ сердитымъ отвѣтомъ г. Іокишъ желалъ обратить читателей въ своихъ сторонниковъ, то могу ему сообщить, что онъ не только не успѣлъ въ своемъ намѣреніи, но, наоборотъ, самъ того не желая, достигъ противуположнаго результата и, напримѣръ, меня,

рьянаго лѣвобережника, безповоротно перевелъ теперь въ лагерь правобережниковъ.

Уже авторитетный голосъ Х. Н. Хлѣбникова, который я давно привыкъ слушать съ полнымъ довѣріемъ, обратилъ мое вниманіе особенно на двѣ темныя стороны проекта Ряз.-Уральскаго: трудность сооруженія и неудобства для населенія пользоваться лѣвобережною линіею. Отвѣтное письмо инженера г. Іокиша мнѣ только подтвердило основательность этихъ указаній.

По его словамъ, проектируемый имъ путь у самаго г. Астрахани долженъ пройти чрезъ 5 судоходныхъ (2 Болды, Рыча, Бузанъ, Ахтуба) и 7 несудоходныхъ (ерики) рѣкъ и, кромѣ того, по низменному пространству, сплошь заливаемому весеннею водою на протяженіи 39 верстъ.

Да это цѣлое море и море очень бурное во время весеннихъ штормовъ. Г. Іокишъ какъ бы успокаиваетъ, что глубина этого моря не велика—7 футовъ. Дѣйствительно, такая глубина не велика, но это нисколько не уменьшаетъ силы волнъ и прибоя, тѣмъ болѣе, что высота воды, по нашему мнѣнію, много значительнѣе, чѣмъ по исчисленію проекта.

Положительно приходится недоумѣвать, какъ это на протяженіи 37 верстъ по такому морю пройдетъ «насыпь общепринятаго размѣра?!» Да ее въ первую же весну прибой размоетъ по всѣмъ швамъ, и красивые на бумагѣ строительные чертежи въ дѣйствительности окажутся хрупкою игрушкою въ рукахъ волнъ.

Напрасно г. Іокишъ ссылается на свои сооруженія при Саратовскихъ пристаняхъ: какъ разъ, прошлымъ лѣтомъ, я видѣлъ, что понадѣлала на нихъ весенняя вода, и какъ «плетни по слою соломы» или «камни въ клѣтку» недостаточны и не прочны.

Что касается «цѣнныхъ, металлическихъ, разборныхъ» и неразборныхъ мостовъ на 9 рѣкахъ (изъ коихъ пять—большія, судоходныя), то таковые, при условіи, конечно, прочнаго сооруженія, должны представить въ дѣйствительности громадную стоимость, а съ прибавкою 37-верстной размываемой насыпи таковая будетъ, по нашему мнѣнію, даже значительнѣе, чѣмъ указалъ Х. Н. Хлѣбниковъ.

Данныя, сообщенныя г. Іокишемъ касательно проектируемой имъ «транзитной магистрали», равнымъ образомъ убѣдили меня въ основательности опасеній правобережниковъ.

По словамъ автора проекта, магистраль эта дѣйствительно обходитъ многолюдныя села, къ которымъ, однако, во всякое время «можно» будетъ «отбросить» подъѣздную вѣтвь... Увѣренъ, что «отбросить» вѣтвь «можно», но сомнѣваюсь, будутъ-ли считать, что должно. А при отдаленности линіи, населенію лѣваго берега, какъ справедливо

замѣтилъ Х. Н. Хлѣбниковъ, дѣйствительно ближе будетъ правобережная дорога, проходящая у самой Волги.

По этому поводу г. Іокишъ старается представить затруднительнымъ переѣздъ черезъ Волгу и даже дѣлаетъ выговоръ Х. Н. Хлѣбникову, что онъ, мѣстный уроженецъ, забываетъ эти трудности. Я же думаю, что этотъ выговоръ необдуманно поспѣшенъ и излишне смѣлъ. Дѣло въ томъ, что къ услугамъ жел. дороги населеніе будетъ прибѣгать только зимою, ибо лѣтомъ ему гораздо выгоднѣе удобный и дешевый водный путь, а зимою переѣздъ, куда бы то ни было, по льду гораздо легче, чѣмъ ѣзда по ухабистой, промерзлой, лишенной снѣжнаго покрова, землѣ, ѣзда, которую основательно избѣгаютъ всѣ, кому случалось жить зимою въ предѣлахъ Астрах. губерніи. Ее, конечно, будетъ избѣгать и населеніе лѣваго берега, если линія жел. дороги будетъ отстоять на многіе десятки верстъ.

Повторяю, до послѣдняго времени я былъ сторонникомъ пути по лѣвому берегу Волги, но послѣ того, какъ, благодаря письму уважаемаго Х. Н. Хлѣбникова, самъ авторъ лѣвобережнаго проекта, г. Іокишъ, освѣтилъ его неясныя стороны, я—убѣжденный правобережникъ.

Думаю, что примѣръ мой заразитъ и другихъ, въ обращеніи своемъ каюсь и прошу прощенія у моихъ бывшихъ единомышленниковъ. («Гражданинъ» 1898 г. 26 марта № 24).

К. А. З.

CXCVII.

По вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ.

(Добавленіе къ статьѣ того же автора, помѣщенной въ № 14 «Гражданина» и воспроизведенной въ настоящемъ «Сборникѣ» подъ № CXCIII).

Къ сказанному мною въ № 14 газеты «Гражданинъ» о желѣзномъ пути, имѣющемъ соединить Астрахань съ сѣтью жел. дорогъ, считаю нужнымъ въ отвѣтъ нѣкоторымъ добавить.

Я хорошо знаю и не сомнѣваюсь въ томъ, что всѣ цифры и подсчеты всякой просимой къ постройкѣ дороги должны быть представляемы на разсмотрѣніе компетентныхъ правительственныхъ учрежденій, члены коихъ, обсуждающіе и утверждающіе желѣзнодорожные проекты, подвергаютъ ихъ всестороннему, обстоятельному анализу. Но я хорошо также знаю, что бываютъ случаи, когда такіе проекты съ исчисленіями, разсмотрѣнные и утвержденные для извѣстнаго участка, въ 17

милл. рублей, по окончаніи постройки обходились въ 28 милл., и приходилось разрѣшать выпускъ на 11 милл. облигацій. Эти 11 милл. не были зря брошены, они дѣйствительно были израсходованы на постройку. Разница происходила отъ того, что всѣ цифры и подсчеты на бумагѣ были сдѣланы вѣрно, ариѳметически правильно, но они не соотвѣтствовали мѣстности. Вотъ почему я выразилъ желаніе, чтобы Правительство назначило комиссію изъ лицъ свѣдущихъ, не пристрастныхъ, не имѣющихъ отношеній къ соискателямъ постройки пути, для осмотра на мѣстѣ мѣстности между Сеитовкою и Астраханью, въ разгарѣ весенняго половодья, въ началѣ іюня мѣсяца. Такое желаніе должно быть очень пріятно лицамъ, произведшимъ тщательное изысканіе, при лучшихъ опытныхъ техникахъ, да еще снабженныхъ огромнымъ количествомъ новѣйшихъ конструкцій инструментовъ и приборовъ.

Комиссія изъ лицъ, не заинтересованныхъ въ платномъ вознагражденіи отъ соискателей постройки дороги, осмотрѣвъ мѣстность въ указанное выше время, можетъ быть, скажетъ, что разстояніе отъ Астрахани до Сеитовки не вѣрно считается въ Астрахани за 45 верстъ, что правильное измѣреніе показало 39 верстъ; далѣе, вѣроятно, скажетъ, что на этомъ пространствѣ, на всѣхъ рѣкахъ: Болдѣ, Сѣнной, Рычѣ, Бобрѣ, Чугунной, Шапкинѣ, Бузанѣ, Ахтубѣ, Берекетѣ,—какъ рѣкахъ судоходныхъ, съ прибавкою ильменя Кабардана, въ весеннее половодье также судоходнаго, надо построить мосты основательные для безопаснаго и безостановочнаго движенія пассажировъ и грузовъ; что остальное пространство на этихъ 39 верстахъ, покрываемыхъ водою всплошную на 2 мѣсяца,—водою, имѣющею теченія и при сильныхъ S-ыхъ вѣтрахъ разводящею изрядное волненіе; что при проведеніи дамбы въ 39 верстъ, почти поперечной теченію воды, напоръ послѣдней будетъ не малый, и что для всего этого, можетъ быть, потребуется устройство дамбы, не изъ того же грунта, и не легкаго укрѣпленія плетнями по слою соломы или камыша. До тѣхъ поръ, пока не скажетъ своего слова такая провѣрочная комиссія, всѣ увѣренія соискателей о стоимости постройки дороги этого направленія будутъ мало убѣдительными; по прежнему будутъ считать, что только два моста черезъ рѣку Болду и Бузанъ будутъ стоить столько, сколько исчисляютъ на всѣ 39 верстъ.

Въ сущности, суть не въ этомъ, а въ томъ, что нѣтъ никакой надобности соединять Астрахань съ сѣтью жел. дорогъ линіей удлиненной, неудобно прерываемой, и дороже стоющей, когда можно соединить ее линіей не прерываемой, дешевле стоющей и примыкающей къ тремъ линіямъ, именно по правому берегу Волги. Это въ общемъ; въ частности я уже изложилъ въ томъ же № газеты «Гражданинъ»

отсутствіе и другихъ преимуществъ лѣвобережнаго направленія, къ которымъ для полноты еще добавлю:

Жел. дорога, долженствующая соединить Астрахань съ сѣтью жел. дорогъ, будетъ строиться для перевозки грузовъ; владѣльцы этихъ грузовъ торговцы, составляя биржевое об-во, чрезъ свой биржевой комитетъ въ 1881, 1894, 1897 г г. неизмѣнно ходатайствуютъ предъ г.г. министрами, вѣдѣнію коихъ это дѣло подлежитъ, о проведеніи линіи по правому берегу р. Волги къ г. Царицыну. Надо думать, что интересы свои они лучше понимаютъ и знаютъ, чѣмъ постороннія лица, тѣмъ менѣе соискатели, желающіе получить концессію на постройку. Нынѣ-же, съ открытіемъ Царицынско-Новороссійской линіи, ближайшаго выхода грузовъ на Черное море, съ разрѣшеніемъ постройки линіи Царицынъ-Лихая, и, наконецъ, съ предполагаемымъ углубленіемъ (об-вомъ Царицынско-Новороссійской дороги, при станціи Сарепта) Сарептскаго затона, для безопасной зимовки судовъ съ привозимыми товарами, ходатайство отправителей и получателей грузовъ усилится въ томъ же направленіи.

Какъ вѣскій аргументъ за направленіе дороги по лѣвому берегу Волги выставляютъ желаніе Астрах. городской думы, которая большинствомъ голосовъ постановила ходатайствовать за линію лѣвобережную. Поименный списокъ состава 80 гласныхъ думы, по классификаціи г.г. гласныхъ, по имуществу и роду промышленно-торговыхъ занятій, показываетъ, что 32 гласныхъ, владѣющіе домами или представители домовладѣнія, промышленностью и торговлею не занимаются, никакихъ товаровъ не отправляютъ и не получаютъ; 8 гласныхъ, домовладѣльцы, ведутъ крупную продажу лѣсныхъ и мучныхъ товаровъ, получая ихъ съ Волжскихъ и Камскихъ пристаней, сплавомъ водою, дешевымъ фрахтомъ, а съ послѣднимъ никакой низкій желѣзнодорожный тарифъ конкурировать не можетъ; 8 лицъ домовладѣльцевъ, содержателей плотничныхъ, бондарныхъ, ассенизаторскихъ артелей, булочниковъ и рыночныхъ торговцевъ мяса; 12 лицъ домовладѣльцевъ лавочниковъ, торгующихъ панскими, галантерейными, колоніальными, москательными, аптекарскими и желѣзными товарами, и 20 лицъ домовладѣльцевъ крупныхъ рыбо-соле-нефтепромышленниковъ, торговыхъ комиссіонеровъ, заводчиковъ и садоводовъ. Первыя три группы въ 48 человѣкъ, безспорно, какъ и всѣ другіе, желаютъ устройства дороги, но направленіе ея для нихъ безразлично: ни отправлять, ни получать никакихъ товаровъ не будутъ, для нихъ размѣръ желѣзнодорожнаго тарифа интереса никакого не имѣетъ. Четвертая группа, 12 человѣкъ лавочниковъ и торговцевъ, имѣетъ малый интересъ въ выгодѣ дешеваго тарифа; и только послѣдняя группа 20 человѣкъ существенно заинтересована въ тарифныхъ ставкахъ, удобствѣ перевоза и возмож-

ности отправлять грузы отъ Астрахани чрезъ Царицынъ далѣе по тремъ линіямъ дорогъ и водою по рѣкѣ Дону; изъ этихъ лицъ многіе чрезъ биржевой комитетъ и ходатайствуютъ о проведеніи линіи по правому берегу.

Итакъ, всѣ почти гласные думы домовладѣльцы, при засѣвшей ошибочной мысли, что городъ, при проведеніи линіи по правому берегу, перейдетъ и самъ съ лѣваго на правый, и что доходность домовладѣнія падетъ, весьма естественно (48 изъ 80, то есть большинство, заинтересованное только доходностью домовъ), рѣшили ходатайствовать за лѣвобережное направленіе.

Которое же изъ двухъ направленій этой будущей дороги будетъ полезнѣе для всего края и его населенія, можетъ дать вѣрное и безпристрастное заключеніе Начальника края. («Гражданинъ» 1898 г. 9 апрѣля № 27).

Астраханскій губернскій предводитель дворянства

Х. Хлѣбниковъ.

CXCVIII.

Объ Астраханской желѣзной дорогѣ.

(По поводу статьи инженера Іокиша).

Въ № 21 «Гражданина» была напечатана статья инженера Іокиша въ защиту лѣвобережнаго направленія будущей Астрах. жел. дороги. На меня, тоже инженера, произвело странное впечатлѣніе одно важное мѣсто статьи, именно то, гдѣ инженеръ Іокишъ указываетъ на малую глубину разлива рѣки, не болѣе 7 футовъ, какъ на обстоятельство, которое гарантируетъ незначительность возможныхъ размывовъ подошвы насыпей. Каждому инженеру, имѣвшему дѣло съ разливами рѣкъ на луговой ихъ сторонѣ, по которой проведена желѣзнорожная насыпь, или имѣвшему дѣло хотя бы съ защитой насыпей отъ дѣйствія весеннихъ водъ, во время таянія снѣговъ, досконально извѣстно, что здѣсь глубина воды разлива играетъ самую малую роль; главнымъ же образомъ имѣетъ значеніе сила вѣтра и величина водной площади, незащищенной отъ дѣйствія вѣтровъ. Можно съ полнымъ основаніемъ принять слѣдующія положенія:

1) При отсутствіи вѣтровъ даже значительная глубина водъ совокупно съ громадной площадью разлива—поврежденій не дадутъ; конечно, при условіи, что насыпь сдѣлана не изъ глины.

2) Чѣмъ болѣе вѣтеръ, тѣмъ значительнѣе поврежденія; исключеніемъ служитъ только вѣтеръ, дующій совершенно параллельно пути, что, очевидно, почти никогда не бываетъ.

3) Чѣмъ болѣе площадь водъ и чѣмъ менѣе она естественно защищена отъ дѣйствія вѣтровъ, тѣмъ значительнѣе поврежденія; исключеніе представитъ только площадь разлива, хотя бы и значительная, но поросшая лѣсомъ, молодымъ ивнякомъ или высокимъ кустарникомъ.

4) Чѣмъ менѣе высота насыпи, тѣмъ легче и скорѣе ее размываетъ, и именно низкія насыпи во время разлива представляютъ наибольшую опасность для движенія.

и 5) Глубина водъ играетъ послѣднюю и самую незначительную роль во вліяніи на величину поврежденій желѣзнодорожныхъ насыпей, при разливахъ, всегда и вездѣ не глубокихъ.

Каждому практику-инженеру эти положенія и понятны, и хорошо извѣстны. Они легко оправдываются теоріею и могутъ быть научно обоснованы.

Мнѣ кажется недоразумѣніемъ, что инженеръ Іокишъ говоритъ о малой глубинѣ водъ, но вовсе не упоминаетъ о величинѣ незащищенной площади разлива и о силѣ дующихъ въ весеннее время вѣтровъ. Тѣ и другія свѣдѣнія легко собрать на мѣстѣ; притомъ упустить ихъ изъ виду невозможно.

Пришлось подольше остановиться на вышеприведенныхъ практическихъ положеніяхъ, ибо едва-ли не въ нихъ самихъ находится отчасти сущность вопроса, отъ которой также долженъ, по нашему мнѣнію, зависѣть выборъ направленія линіи.

Пишущему эти строки пришлось въ теченіе шести лѣтъ завѣдывать первою дистанціею бывшей Оренбургской, нынѣ Самаро-Златоустовской жел. дороги, а также временно завѣдывать и второю дистанціею той же дороги. Не смотря на то, что тамъ желѣзнодорожная насыпь по луговой сторонѣ Волги идетъ всего не болѣе четырехъ верстъ, а по разливу рѣки Самары и того менѣе, однако, каждою весною болѣе восьми недѣль на разливѣ р. Самары устраивался, многіе годы подъ-рядъ, особый постъ съ дорожнымъ мастеромъ и рабочими, бодрствовавшими ежеминутно, а на насыпи по разливу Волги—особыя добавочныя ночныя и дневныя дежурства сторожей. Стояли на готовѣ поѣзда, полные строительныхъ матеріаловъ. Движеніе происходило съ самой незначительной скоростью отъ 4 до 8 верстъ. И, тѣмъ не менѣе, поврежденія бывали, и поѣзда пассажирскіе задерживались на мѣстахъ самихъ поврежденій. По отдѣлкѣ же откосовъ насыпей новыми плетневыми ящиками съ заполненіемъ ихъ соломой

и булыгами,—поврежденія уменьшились, но все-таки продолжали быть очень значительными.

Если только двѣ четырехверстныя насыпи по разливу Волги Самары въ одну весну 1889 г. дали поврежденія, потребовавшія впослѣдствіи, расхода до 200,000 руб. (это былъ, положимъ, годъ исключительный), то во что можетъ обойтись ремонтъ подобныхъ насыпей на протяженіи 39 верстъ у низменнаго устья р. Волги, къ тому же по сосѣдству съ моремъ, представляющимъ полный просторъ вѣтрамъ.

А каковы бываютъ поврежденія при незначительной глубинѣ водъ, но при сильномъ косомъ вѣтрѣ большой водной площади, видно изъ слѣдующаго примѣра. На 54 верстѣ, нынѣ Самаро-Златоустовской жел. дороги, при защитѣ откосовъ насыпи высотою въ одну сажень въ 1888 г. оказалось недостаточнымъ защитить таковые сплошнымъ рядомъ мѣшковъ, набитыхъ навозомъ, приколоченныхъ къ откосу кольями и сплошь прикрытыхъ тяжелыми рельсами. Не смотря на такую защиту при исключительно рѣдкомъ и сильномъ вѣтрѣ весеннія воды разнесли рядомъ въ другомъ мѣстѣ насыпь и подъ оставшимися на вѣсу рельсами бывшаго пути образовался свободный проходъ въ полторы сажени высоты, и все это произошло въ какихъ нибудь 2—3 часа ночного времени.

О возможности у устья Волги гораздо худшихъ случайностей и о несомнѣнно грандіозныхъ расходахъ, *не на постройку*, а на ремонтъ полотна дороги въ подобной мѣстности слѣдуетъ особенно подумать сторонникамъ лѣвобережнаго направленія проектируемой Астрах. жел. дороги, и не скрывать стоимости будущаго ремонта отъ гласнаго обсужденія. («Гражданинъ» 1898 г. 16 апрѣля № 29).

Инженеръ путей сообщенія *А. Ленкевичъ.*

CXCIX.

Мнѣніе старожила по желѣзнодорожному вопросу *).

сказавъ на то, что правый берегъ Волги отъ Царицына до Чернаго
и изрытъ массою глубокихъ балокъ и потому потребуетъ для желѣзн.
оги множество мостовъ и гатей, а отъ Чернаго Яра до Астрахани со-
шенно непригоденъ для дороги по причинѣ сыпучихъ песковъ и раз-
овъ воды у Форпоста, авторъ высказываетъ, что лѣвобережное направ-
іе жел. дороги и возможнѣе, и цѣннѣе для Астрахани во всѣхъ отно-
шеніяхъ).

Много, очень много, исписано страницъ по вопросу объ устрой-
ѣ жел. дороги на г. Астрахань; много говорилось «популярныхъ»
ей, много было споровъ въ Петровскомъ Обществѣ, въ думѣ, на
жѣ и почти въ каждомъ обывательскомъ домѣ. Бойцы разбились
двѣ партіи: правобережниковъ и лѣвобережниковъ. Правобережная
тія не велика, но горячо отстаиваетъ свое мнѣніе, лѣвобережники
въ свою очередь указываютъ на интересы города и видимую поль-
для всего населенія Астрах. губерніи.

Отнесясь строго и безпристрастно къ этимъ спорамъ и познако-
ь ближе съ дѣломъ и данными, приводимыми въ его защиту, че-
ѣку, близко знакомому съ мѣстностью, становится ясно, что лѣво-
ежники правы и что вопросъ о жел. дорогѣ по лѣвому берегу ро-
ся на свѣтъ Божій послѣ глубокообдуманныхъ изслѣдованій. Грѣш-
и отрицать преимущества лѣваго берега — густонаселеннаго, хлѣбо-
наго, гдѣ жизнь бьетъ ключемъ, тогда какъ правый берегъ, осо-
но же отъ Чернаго-Яра до Астрахани, обездоленъ, жалокъ.

Мѣстность, прилегающая къ правому берегу, засыпана вся пес-
и и не даромъ ее величаютъ русскою Сахарой! На что можетъ
считывать желѣзнодорожный путь, проложенный близъ такихъ бѣд-
хъ станицъ, какъ Замьяны, Сѣроглазинка, Лебяжья, Дурная и проч.?
ъ едва пробираешься шагомъ, на тройкѣ лошадей, утопающихъ
ше колѣнъ въ пескахъ. Даже для верблюдовъ тяжелъ этотъ путь, и
ѣ проѣзжіе только и думаютъ, нельзя ли попасть въ заплески (т. е.
ть берегомъ Волги по водѣ). Обходнаго пути отъ песковъ въ степи
ъ; чтобы избѣжать ихъ, нужно забираться далеко въ степь на
ни верстъ.

*) Письмо въ редакцію. Принадлежитъ оно перу одного изъ дѣйствительныхъ старожи-
, прекрасно знакомаго съ краемъ и его нуждами.

Ред. «А. В.»

Я былъ свидѣтелемъ того, какъ нѣсколько лѣтъ приходилось от[illegible]капывать почтовую Лебяжинскую станцію, засыпавшуюся пескомъ [illegible] крыши!... А въ Сѣроглазинской станицѣ очень часто сметаетъ песо[illegible] съ погоста до того, что глубоко схороненные покойники оказываютс[illegible] на поверхности земли! Мыслимо-ли, спрашивается, пролагать желѣзно дорожный путь по такой песчаной мѣстности? Однако, защитники праваго берега говорятъ о возможности, забывая, что одна очистка полотна будетъ стоить громадныхъ суммъ... А размывъ берега Волги у Форпоста? сколько онъ бѣдъ натворитъ? И это все упускается изъ виду!

Словомъ, по моему мнѣнію, правый берегъ—отъ Царицына до Чернаго-Яра, изрытый массою глубокихъ балокъ, потребуетъ множества мостовъ и гатей, а отъ Чернаго-Яра до Астрахани совершенно непригоденъ для дороги, въ виду сыпучихъ песковъ и разливовъ воды у Форпоста.

Была пора, когда нынѣшняя Астрахань занимала мѣстность на правомъ берегу Волги, близъ Калмыцкаго Базара, но, вѣроятно, очень основательныя причины вынудили перенести города Атель и Балангіаръ на лѣвый берегъ, гдѣ они и понынѣ красуются подъ именемъ—Астрахани. Я не вдаюсь въ разслѣдованіе причинъ переселенія жителей на лѣвый берегъ, но и безъ того ясно, что летучіе пески и разливы у Форпоста не были благопріятными условіями для существованія города на правомъ берегу.

Я не хочу спорить противъ того, что путь по правому берегу возможенъ, но спрошу только: во что онъ обойдется, если придется обходить пески? Тогда онъ будетъ вдвое длиннѣе той дороги, которую отстаиваютъ лѣвобережники!..

Степной легкій вѣтерокъ хуже всякой «барры» Адріатики: онъ живо засыплетъ всѣ работы пескомъ, или оголитъ и свалитъ сваи, необходимыя для полотна. А сколько будетъ стоить дорыться до материка, глубоко лежащаго на днѣ песчанаго моря?

Нѣтъ, гг. правобережники, привыкшіе ѣздить на ярмарку (въ былые годы) правымъ берегомъ, забудьте всю прелесть песчанаго пути и примиритесь съ лѣвымъ берегомъ, присоединившись къ тѣмъ, кто его отстаиваетъ. Вѣрьте, что красавица-Астрахань еще лучше разовьется, еще больше разбогатѣетъ. Торговая дѣятельность на лѣвомъ берегу создастъ много новыхъ потребителей и заставитъ подумать объ открытіи торговыхъ рынковъ въ киргизскихъ степяхъ и даже въ Хивѣ! Откиньте прочь личные мелочные интересы и отдайте Форпостъ калмыкамъ, пусть они раскидываютъ тамъ свои кибитки и строятъ хурулы, вы же подумайте о роскошной Болдѣ, Ахтубѣ и о возможности разводить тамъ прекрасные сады. Приволье и просторъ лѣваго берега несравненно привлекательнѣе летучихъ песковъ праваго!

Я не буду повторять общеизвѣстныхъ цифровыхъ даныхъ о пре-
ществахъ, которыя дастъ лѣвый берегъ, а скажу лишь одно: лѣво-
ежное направленіе дороги и возможнѣе, и цѣннѣе для Астрахани
всѣхъ отношеніяхъ. Не забывайте, что на лѣвомъ берегу располо-
ны богатѣйшія въ краѣ поселенія; одна, напр., Пришибинская или
кинская волости богаче всего населенія праваго берега, а слѣдова-
ьно для торговыхъ цѣлей и сближеніе съ ними выгоднѣе. Пусть
вый берегъ останется въ распоряженіи казачьихъ станицъ, для лова
лы и селедки; городъ и край отъ того ничего не потеряютъ.

Сторонники правобережнаго направленія, на мой взглядъ, воюютъ
за свою родину, а за чуждые ей интересы! И у меня есть ватага
правомъ берегу, такъ неужели и я долженъ стать въ ряды право-
ежниковъ? Нѣтъ, гг., прежде всего нужно охранять пользы и инте-
ы общественные и умѣть, въ случаѣ надобности, поступиться ради
съ своими собственными,—вотъ долгъ всякаго истиннаго гражданина.
«Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 18 февраля № 2664).

Я. Ленскій.

СС.

шительный доводъ въ пользу правобережнаго направленія Астрах. жел. дороги.

ъ виду того, что строющаяся Восточно-Донецкая дорога дастъ значи-
ьное сокращеніе разстоянія для Астрах. грузовъ, идущихъ чрезъ Ца-
ынъ на югъ и юго-западъ, авторъ предлагаетъ городскому управленію
ситъ, буде Правительство найдетъ правобережное направленіе Астрах.
. дороги болѣе выгоднымъ, устроить главную станцію съ вокзаломъ
въ Астрахани и оборудовать переправу на Форпостъ).

Въ настоящее время, чтобы провезти изъ Астрахани товаръ по
. дорогѣ на юго-западъ и югъ, надо доставить товаръ въ Цари-
ъ, откуда направить его на сѣверо-востокъ до станціи Поворино
разстояніи 228 верстъ), затѣмъ повернуть на западъ и снова спу-
иться на югъ, до широты Царицына. Получается, такимъ образомъ,
мадный крюкъ, на пробѣгъ котораго расходуется для нашихъ то-
ювъ масса денегъ и времени зря. Восточно-Донецкая дорога *стро-
ся* именно для сокращенія пути между Волгой у Царицына и юж-
ъ райономъ, прилегающимъ къ Черному морю. Линія эта идетъ
Царицына прямо на западъ, къ станціи Лихой на Козлово-Во-
ежско-Ростовской дорогѣ. Громадное сокращеніе разстоянія для
рах. грузовъ, идущихъ на югъ и юго-западъ, создаваемое пост-

ройкой дороги отъ Лихой на Царицынъ, представляетъ *такой шансъ въ пользу правобережнаго направленія Астрах. дороги*, противъ котораго *безсильны всѣ соображенія лѣвобережниковъ*. Если ввести этотъ шансъ въ разсчеты гг. Владимірскаго и Бернарда, то *всѣ ихъ вычисленія* общей выгодности для Астрах. торговли лѣвобережнаго направленія *падаютъ* сами собою и даютъ безусловно отрицательные результаты...

Намъ сдается, и мы серьезно убѣждены въ томъ, что дальнѣйшее пренебреженіе со стороны города очевидными преимуществами правобережнаго направленія создастъ Астрахани чрезвычайно тяжелыя обстоятельства: городъ *упуститъ моментъ*, когда можно еще добиться, чтобы главная станція и вокзалъ дороги были въ городѣ и чтобы на средства жел. дороги была устроена переправа черезъ Волгу паромомъ-ледоколомъ. Теперь-же наступило и самое удобное время для ходатайства о постройкѣ дороги *на казенныя средства*, потому что Восточно-Донецкая дорога создаетъ будущей Астраханской выгоды, доселѣ не существовавшія и дѣлающія доходность будущей дороги несомнѣнно усиленною, такъ что казнѣ, строго говоря, никакого разсчета нѣтъ отдавать постройку и эксплоатацію ея въ руки частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ и предпринимателей.

Городское общественное управленіе, какъ теперь съ очевидностью выяснилось, *преждевременно* выступило съ ходатайствомъ за «лѣвый берегъ». Оно не обратило вниманія на совѣты—предварительно изучить дѣло, чтобы сознательно и вполнѣ цѣлесообразно вырѣшить его, и впало въ ошибку. Эту обязанность—изучить дѣло—взяли на себя частныя лица и они доказали, что городъ ошибся.

Что же теперь остается дѣлать? Исправить ошибку, отвѣтитъ каждый благоразумный человѣкъ.

Съ своей стороны, мы предложили бы слѣдующій выходъ изъ неудобнаго положенія, въ которое попали Астраханцы, по причинѣ чрезмѣрной торопливости.

Слѣдуетъ возбудить дополнительное ходатайство и мотивировать его тѣми измѣненіями, которыя вносятся въ Астрах. торговый оборотъ постройкой Восточно-Донецкой дороги. Признавая, что дорога эта принесетъ большую пользу нашей торговлѣ съ югомъ и юго-западомъ,—что выгоды эти необходимо сохранить за г. Астраханью,—просить, въ уваженіе торговыхъ интересовъ Астрахани, *буде Правительство найдетъ правобережное направленіе болѣе выгоднымъ*, главную станцію съ вокзаломъ устроить въ Астрахани и оборудовать переправу.

Ходатайство объ этомъ надо предпринять заблаговременно, основательнѣе разработавъ его теперь же. Нельзя дожидаться того момента, когда выяснится-де, «чья возьметъ»: лѣвая или правая.

Вопросъ будетъ рѣшенъ *въ предѣлахъ* возбужденныхъ ходатайствъ и сдѣланныхъ Правительству предложеній. Разъ какому либо об--ву или лицу, домогающемуся концессій на правобережную дорогу, удастся получить одобреніе своего проекта, то проектъ и будетъ осуществляться въ тѣхъ самыхъ предѣлахъ. И если бы городъ впослѣдствіи спохватился и, спохватившись, началъ бы дополнительно просить о переправѣ черезъ Волгу и о станціи въ городѣ, то концессіонеръ на это навѣрное не согласится, городу же будетъ, вѣроятно, предложено, если ему угодно, взять всѣ передѣлки на свой счетъ, что обойдется въ нѣсколько милліоновъ, непосильныхъ Астрахани.

Итакъ: не пора ли бросить всѣ гадательные разсчеты и безполезныя пререканія изъ за направленія; не пора-ли оставить въ сторонѣ разглагольствованія нѣсколькихъ человѣкъ, съумѣвшихъ увлечь за собою многихъ неосмотрительныхъ людей, обратиться къ *дѣйствительнымъ интересамъ города,* отъ которыхъ мы *всѣ* зависимъ, да постараться обезпечить эти вѣрные интересы, не смущаясь сдѣланными ранѣе ошибками?

Что дѣлать! Ошибки свойственны людямъ, и счастливъ тотъ, кто умѣетъ въ нихъ не только сознаваться, но также исправлять ихъ. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 18 февраля № 37).

CCI.

Корреспонденція «Новаго Времени» о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги.

Столичная печать продолжаетъ удѣлять мѣсто вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ вообще и о предпочтительности одного изъ двухъ проектируемыхъ ея направленій въ частности. Справедливость требуетъ при томъ замѣнить, что ни одна изъ солидныхъ Петербургскихъ газетъ доселѣ еще не выступала на защиту проекта правобережной дороги, о преимуществахъ же лѣвобережнаго направленія въ нѣкоторыхъ изъ нихъ помѣщено уже нѣсколько статей и замѣтокъ. За предпочтительность этого же направленія, какъ уже извѣстно нашимъ читателямъ, высказалась и часть Поволжской печати.

Въ виду чрезвычайной важности для Астрах. губерніи желѣзнодорожнаго вопроса, мы, въ цѣляхъ всесторонняго его выясненія для мѣстной публики, печатали, помимо поступавшихъ въ редакцію нашей газеты статей и писемъ Астраханцевъ, и отзывы иногородней прессы. Продолжая придерживаться этого порядка, предлагаемъ теперь внима-

нію читателей корреспонденцію А. Котельникова, напечатанную въ № 7890 «Новаго Времени». Въ корреспонденціи этой, правда, нѣтъ новыхъ данныхъ въ защиту лѣвобережнаго направленія, и новыхъ доводовъ о нежелательности правобережнаго, съ точки зрѣнія краевыхъ и г. Астрахани интересовъ, нуждъ и пользъ, но все же она не лишена нѣкотораго значенія, какъ еще одно свидѣтельство лица, близко знакомаго съ нашимъ краемъ и г. Астраханью въ особенности. Свидѣтельство это заслуживаетъ вниманія еще и потому, что нашло себѣ мѣсто въ одной изъ распространенныхъ и самыхъ вліятельныхъ русскихъ газетъ.

Вотъ что пишетъ г. Котельниковъ:

«Обширная, слабонаселенная Астрах. губернія, удаленная отъ центра государства и окруженная кочующими народами, болѣе чѣмъ всякая другая, нуждается въ тѣхъ благахъ, которыя обыкновенно приносятъ съ собою жел. дороги. Можно смѣло сказать, что только проведеніе рельсоваго пути оживитъ своеобразный, малоизученный еще Астрах. край, можетъ содѣйствовать процвѣтанію существующихъ и созданію новыхъ отраслей промышленности и торговли и вызвать приливъ интеллигентныхъ силъ, способныхъ изучить край и служить духовнымъ и матеріальнымъ его потребностямъ.

Если устья Волги еще не соединены съ центромъ, то верхнее, среднее и нижнее ея теченія входятъ уже въ общую желѣзнодорожную сѣть, причемъ конечными пунктами желѣзнодорожнаго пути, соединяющаго нижнее теченіе Волги съ центромъ, являются два города: Камышинъ на лѣвомъ (?!) берегу и Царицынъ—на правомъ. Чтобы включить устья Волги въ общую сѣть, слѣдуетъ провести желѣзнодорожную линію къ одному изъ названныхъ пунктовъ, причемъ въ случаѣ, когда эта линія пойдетъ на Царицынъ, жел. дорога окажется на правомъ берегу, а если линія пойдетъ на Камышинъ, то рельсовый путь будетъ устроенъ на лѣвомъ.

Чтоже представляютъ собою правый и лѣвый берегъ р. Волги отъ устьевъ до Царицына и Камышина?

Правый берегъ заключаетъ въ себѣ 281 тыс. человѣкъ, а лѣвый—719 тыс., т. е. населеніе лѣваго берега чуть не втрое превышаетъ число жителей праваго. Далѣе. На всемъ протяженіи праваго Волжскаго берега въ этой части не имѣется ни одного сколько нибудь крупнаго населеннаго пункта: самымъ населеннымъ оказывается с. Никольское съ $5^1/_2$ тыс. жителей. Напротивъ того, на лѣвомъ берегу мы встрѣчаемся съ такими крупными пунктами, какъ: Астрахань съ населеніемъ въ 113 тыс., слобода Николаевская (20 тыс.), с. Пришибъ (16 тыс.) и т. д. Затѣмъ лѣвобережные населенные пункты не только гуще заселены, но и ближе расположены другъ къ другу, чѣмъ

правобережные. Наконецъ, и естественныя условія обоихъ береговъ далеко не одинаковы. Правый берегъ имѣетъ глинисто-солончаковую почву, бѣдную подпочвенной прѣсной водой, покрытую жалкой пыльной растительностью и непригодную ни къ какой другой культурѣ, кромѣ скотоводства, страдающаго здѣсь отъ недостатка сѣнокосныхъ мѣстъ и водопоевъ. Мало того, всѣ удобныя земли здѣсь уже заняты и использованы, и не смотря на незначительную плотность населенія, мѣстные жители выселяются отсюда въ другія мѣстности губерніи, болѣе удобныя для жизни. На всемъ протяженіи праваго берега нѣтъ другихъ минеральныхъ богатствъ, кромѣ соли, да и то, встрѣчаясь въ сравнительно небольшомъ количествѣ, она отличается дурными качествами.

Совсѣмъ иными представляются естественныя условія лѣваго берега, который заключаетъ въ себѣ самыя богатыя и наиболѣе производительныя части губерніи. И дѣйствительно, на лѣвомъ берегу находится единственный въ губерніи земледѣльческій районъ, въ которомъ хлѣбопашество имѣетъ первенствующее значеніе и составляетъ основу благосостоянія жителей. Затѣмъ лѣвый берегъ охватываетъ скотоводческій и солепромышленный районы, далѣе идетъ Ахтубинская долина, представляющая весьма благопріятныя условія для дальнѣйшаго развитія садовой и огороднической культуры. Наконецъ, отъ самыхъ устьевъ Волги на лѣвомъ берегу начинается богатый рыбопромышленный районъ, дающій большую массу груза и привлекающій громадный контингентъ рабочихъ изъ внутреннихъ губерній.

Такимъ образомъ, на правомъ берегу нѣтъ отраслей промышленности, которыя могли бы быть вызваны къ жизни, и жел. дорога, пройдя по бѣдному и малокультурному правому берегу, едва ли можетъ содѣйствовать оживленію мѣстности и подъему ея торгово-промышленной дѣятельности. Напротивъ того, таже жел. дорога, разъ она пройдетъ по лѣвому берегу, несомнѣнно окажетъ весьма крупныя услуги краю и придетъ на помощь основнымъ его отраслямъ торговли и промышленности.

При опредѣленіи выгодности проведенія рельсоваго пути по правому или лѣвому берегу, никакъ нельзя забывать объ интересахъ Астрахани. Въ самомъ дѣлѣ, правобережное направленіе рельсоваго пути съ конечнымъ пунктомъ Форпостъ перенесетъ туда всю торгово-промышленную жизнь губернскаго города, такъ какъ и суда, приходящія съ Каспія, будутъ разгружаться тамъ, гдѣ будетъ находиться желѣзнодорожная станція, туда же уйдутъ и конторы, нотаріусы, пристани, банки и сама, наконецъ, биржа. Такое перенесеніе торговопромышленной дѣятельности изъ Астрахани на Форпостъ нанесетъ громадные убытки губернскому городу и лишитъ его значительной части

его доходовъ. Между тѣмъ расходы Астрахани, какъ центра администраціи, не сократятся,—откуда же городское управленіе найдетъ тогда средства для покрытія хотя бы обязательныхъ своихъ расходовъ?» («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 20 февраля № 2666).

CCII.

Въ Астрах. городскую думу гласнаго думы Д. Н. Сергѣева заявленіе.

(О томъ, что необходимо нужно сдѣлать для того, чтобы и для столичныхъ вліятельныхъ сферъ, отъ которыхъ зависитъ окончательное разрѣшеніе вопроса объ Астрах. жел. дорогѣ, сдѣлать ясною и неопровержимою истину о насущной необходимости для Астрахани именно лѣвобережнаго направленія и о неизбѣжномъ для нея вредѣ правобережнаго направленія Астрах. жел. дороги).

Дѣйствія избранной Астраханской думой депутаціи гласныхъ для ходатайства въ С.-Петербургѣ о столь настоятельно нужной, для дальнѣйшей жизни нашего города, желѣзной дорогѣ, въ общихъ чертахъ уже думѣ извѣстны изъ словеснаго отчета г. головы, И. Н. Плотникова, прочитаннаго и мною съ живѣйшимъ интересомъ въ мѣстномъ «Вѣстникѣ». Но, вынужденный, и по отъѣздѣ отсюда прочихъ г.г. депутатовъ, остаться здѣсь еще на нѣкоторое время, я счелъ своимъ двойнымъ долгомъ, какъ природнаго Астрах. гражданина и гласнаго мѣстной думы, продлить здѣсь свои посильныя изысканія о наилучшихъ путяхъ, могущихъ нашу горячую Астрах. нужду осуществить возможно скорѣе и возможно полнѣе.

Съ этой цѣлью я постарался войти въ сношенія съ нѣсколькими, вполнѣ компетентными въ подобныхъ вопросахъ, лицами. Добытый мною этимъ путемъ результатъ моихъ личныхъ наблюденій и изысканій я вмѣняю себѣ въ обязанность представить на благоусмотрѣніе гг. гласныхъ Астраханской думы.

Для каждаго, искренно любящаго свою дорогую родину, Астраханца вполнѣ очевидны два существенныхъ факта. Первый фактъ, что лѣвобережное направленіе будущей дороги представляетъ для нашего города не только настоятельную потребность, но и насущный жизненный интересъ, обѣщая нашей родинѣ всесторонній и быстрый разцвѣтъ до невообразимо широкихъ предѣловъ. А второй фактъ тотъ, что ея правобережное направленіе неминуемо угрожаетъ Астрахани полнымъ всестороннимъ и чрезвычайно быстрымъ упадкомъ, даже бо-

лѣе, оно неизбѣжно низведетъ нашу родину въ разрядъ заглохшихъ, раззоренныхъ, въ конецъ упадшихъ, словомъ, ничтожныхъ городковъ съ громкимъ и славнымъ прошлымъ, но съ самымъ жалкимъ будущимъ. Оба эти факта для мѣстнаго гражданина настолько ясны и несомнѣнны, что ихъ наглядное объясненіе представляется даже вполнѣ излишнимъ.

Но теперь вся суть, столь яснаго для Астрахани, вопроса состоитъ въ томъ, что оба эти факта, столь не двусмысленные для Астраханца, подвержены совершенно иному освѣщенію, если на нихъ взирать, если ихъ взвѣшивать и если ихъ обсуждать изъ здѣшняго далека. А между тѣмъ наше дѣло, наше, можно сказать, кровное дѣло силою обстоятельствъ поставлено такъ, что именно отъ Петербурга, т. е. отъ здѣшнихъ вліятельныхъ сферъ будетъ зависѣть окончательное разрѣшеніе, столь жизненнаго для Астрахани, вопроса о будущемъ направленіи этой дороги. Поэтому представляется настоятельная, можно сказать, горячая необходимость къ тому, чтобы на мѣстѣ самими Астраханцами были употреблены всѣ необходимыя мѣры съ тою цѣлію, чтобы и для столичныхъ сферъ, пока вопросъ о томъ или о другомъ направленіи ея еще открытъ, сдѣлать на столько же осязательною, на столько же ясною и на столько же неопровержимою ту истину, которая намъ, кореннымъ Астраханцамъ, представляется убѣдительною до степени аксіомы. Для достиженія этой цѣли, непремѣнно требуется, чтобы, безъ малѣйшаго отлагательства были собраны на мѣстѣ всѣ данныя, всѣ справки, всѣ матеріалы, словомъ всѣ рѣшительно свѣдѣнія, какія только могутъ выяснить вопросы, съ одной стороны, о насущной необходимости для Астрахани лѣвобережнаго, а съ другой стороны о неизбѣжномъ для нея вредѣ правобережнаго направленія. Нужно со всевозможною подробностью подсчитать по лѣвому берегу и привести въ точную извѣстность количество, свойство и размѣръ всѣхъ населенныхъ мѣстъ, заводовъ, фабрикъ, ватагъ, всякаго рода промысловъ, соляныхъ и иныхъ складовъ, верфей и всякаго рода судостроительныхъ мѣстъ, постоянныхъ пристаней и временныхъ или случайныхъ пристанищъ для всякаго рода судовъ. Нужно съ такою же точностью привести въ извѣстность родъ, свойство и размѣры хлѣбопашества, скотоводства, на немъ же находящихся, а также всякаго рода растительныя насажденія, какъ-то: рощи, сады, огороды, бахчи и т. п. Должно привести въ извѣстность, не находится ли на этомъ пространствѣ какихъ-либо кустарныхъ производствъ и какихъ именно, а съ другой стороны выставить на видъ всѣ мѣстныя ярмарки, а если окажется возможнымъ, то и отличающіеся торговыми оборотами, базары и вообще всякаго рода торговые пункты, затѣмъ нужно собрать, сгруппировать, объитожить, словомъ, выставить въ надлежащемъ фактиче-

скомъ свѣтѣ всѣ данныя, касающіяся всего края и самой Астрахани во всѣхъ разнообразныхъ проявленіяхъ ея культурной, транспортной, судоходной, пароходной, промышленной и торговой, однимъ словомъ, ея трудовой жизни. А за одинъ ужъ разъ, полагаю, было бы весьма кстати и цѣлесообразно пояснить, насколько въ самое короткое время выросъ, расторговался, обстроился и разбогатѣлъ, за послѣдніе годы, казачій Форпостъ, не смотря на то, что до него еще не коснулся ни одинъ футъ рельсовъ, а также не взирая и на то, что какъ разъ насупротивъ его стоитъ наша дорогая Астрахань съ ея стотысячнымъ населеніемъ и съ ея сто двадцати милліоннымъ годовымъ торговымъ оборотомъ, которому въ самомъ близкомъ будущемъ предстоитъ или громадное приращеніе, или быстрое умаленіе, смотря по будущему направленію рельсоваго пути.

Я глубоко убѣжденъ, что все вышеизложенное вполнѣ удобоисполнимо и вполнѣ удободостижимо, конечно, при доброй волѣ, при искреннемъ единодушіи, при усердномъ стараніи, а главное, при глубокомъ сознаніи той непреложной истины, что къ предстоящему рѣшенію вопроса о будущемъ рельсовомъ направленіи никакъ нельзя относиться какъ нибудь слегка, какъ нибудь сплеча, да и было бы такое поверхностное отношеніе къ столь жгучему для Астрахани вопросу величайшимъ грѣхомъ не только передъ самими собою, но и предъ отдаленнѣйшимъ потомствомъ. Кромѣ того, вполнѣ очевиденъ и тотъ фактъ, что всевозможная систематизація всѣхъ, перечисленныхъ выше, свѣдѣній представила бы драгоцѣнный и безусловно необходимый матеріалъ для Высшаго Правительства, равно отечески пекущагося о всѣхъ частяхъ и окраинахъ нашей обширной Россіи. Но всегда слѣдуетъ помнить, что въ своихъ предначертаніяхъ о наиболѣе удобныхъ способахъ къ достиженію своей благодѣтельной, въ томъ или другомъ концѣ нашего отечества, цѣли оно вынуждено непремѣнно сообразоватья съ подробными и точными данными, рекомендующими ту или другую мѣру. Поэтому, когда Правительство убѣдится въ полной раціональности лѣвобережнаго направленія, тогда оно не придастъ особаго значенія тому обстоятельству, что постройка онаго обойдется нѣсколько дороже противоположнаго. Тогда оно приметъ во вниманіе, что въ самомъ скоромъ будущемъ вся строительная передержка съ громаднымъ излишкомъ окупится путемъ чрезвычайнаго поднятія, лежащаго по лѣвую сторону р. Волги, края, имѣющаго всѣ зачатки для чрезвычайно богатой будущности, тѣмъ болѣе, что тамъ и теперь сосредоточена вся сила производства и торговли, вся масса самаго многоразличнаго труда и вѣками накопленнаго богатства, не говоря уже о тѣхъ неистощимыхъ, ждущихъ только разработки, рессурсахъ, которыми эту мѣстность въ столь щедрыхъ размѣрахъ надѣлила сама природа.

Наравнѣ съ Астраханью въ лѣвобережномъ направленіи заинтересованы г.г. Царевъ и Красный-Яръ съ ихъ уѣздами, а также и Енотаевскій, изъ шести волостей котораго на лѣвомъ расположены четыре самыхъ многолюдныхъ и богатыхъ. Поэтому желательно и полезно, чтобы и эти мѣстности приняли посильное участіе въ осуществленіи столь благодѣтельнаго для нихъ дѣла. Отсюда вытекаетъ неотложная потребность—войти въ непосредственныя сношенія съ городами Царевомъ и Краснымъ-Яромъ съ тою цѣлью, чтобы работать параллельными усиліями, если не въ смыслѣ работъ по подробнымъ изысканіямъ и группировкѣ свѣдѣній, то по крайней мѣрѣ для совмѣстныхъ ходатайствъ. Что же касается до Временнаго Совѣта киргизской орды, то таковой, какъ извѣстно, уже присоединился къ нашему ходатайству.

Въ перечисленіи упомянутыхъ мною выше, подлежащихъ собранію и обработкѣ, свѣдѣній я не упомянулъ о столь капитальномъ предметѣ, какъ Астрах. соледобываніе. Этотъ пропускъ мною сдѣланъ потому, что, какъ извѣстно, объ этомъ предметѣ свѣдѣнія уже собраны и представлены Правительству. Но ради его же облегченія, при общемъ и всестороннемъ соображеніи всѣхъ выясняющихъ и подкрѣпляющихъ наше ходатайство о лѣвобережномъ направленіи данныхъ, рѣшительно необходимо, чтобы и размѣры соледобыванія нашли приличное и соотвѣтственное мѣсто при сгруппировкѣ, указываемыхъ мною, матеріаловъ. А въ виду того общеизвѣстнаго факта, что въ лѣвобережномъ районѣ заключаются знаменитыя Чапчачи съ готовою каменною солью высшаго качества и два такихъ озера, какъ Элтонъ и Баскунчакъ, которыя только вдвоемъ въ состояніи снабжать солью хотя бы весь міръ, то было бы весьма полезно, чтобы о всѣхъ троихъ этихъ вмѣстилищахъ были бы составлены хотя бы краткія, но вполнѣ обстоятельныя, статьи и пріобщены къ составу прочихъ, подлежащихъ изготовленію, матеріаловъ.

Равнымъ образомъ, по той же причинѣ, мною не упомянуто про лѣвобережное скотоводство, о которомъ свѣдѣнія въ виду уже имѣются. Но полагаю, что если это окажется возможнымъ, ихъ слѣдовало бы дополнить хотя бы приблизительнымъ обозначеніемъ его стоимости.

Извѣстно, какъ сильно наглядность изображенія облегчаетъ знакомство съ предметомъ, даже малоизвѣстнымъ. Поэтому полагаю, что къ сборнику подлежащихъ къ изготовленію матеріаловъ было бы не только полезно, но и прямо необходимо приложить карту лѣвобережнаго, отъ Камышина до Астрахани, пространства, сопровождаемую необходимыми экспликаціями или объяснительными свѣдѣніями. Полагаю, что для контраста такая же карта противоположнаго пространства была бы далеко не лишнею.

Вообще слѣдуетъ руководствоваться тѣмъ взглядомъ, что Правительство, понынѣ еще не произнесшее своего рѣшительнаго слова, только тогда провозгласитъ то или другое направленіе будущаго пути, когда, по всестороннемъ обсужденіи всѣхъ, безъ исключенія, имѣющихъ быть ему представленными, данныхъ, оно вполнѣ убѣдится въ томъ, какое именно направленіе, лѣвое или правое, окажется безусловно необходимымъ съ общегосударственной точки зрѣнія. Только тогда Правительство произнесетъ свое рѣшающее слово, которое, конечно, окажется уже безповоротнымъ. Въ этомъ отношеніи, для интересовъ нашей Астрахани и, тѣсно съ нею переплетенныхъ, таковыхъ же всего лѣвобережнаго района, чрезвычайно важенъ тотъ полновѣсный фактъ, что въ смыслѣ столь нужнаго для насъ направленія оба интереса: общегосударственный и нашъ мѣстный—вполнѣ сходятся. Ихъ несомнѣнная солидарность слишкомъ очевидна, чтобы мнѣніе о ней могло раздвоиться. Въ самомъ дѣлѣ: разъ лѣвобережный путь оживитъ свой богатѣйшій во всѣхъ отношеніяхъ районъ вмѣстѣ съ нашею Астраханью, то она,—уже и теперь изображающая собою центръ протяженія между моремъ и Волгой съ одной стороны и между Кавказомъ и Средней Азіею съ другой,—послѣ установки рельсоваго пути, въ самомъ непродолжительномъ времени сдѣлается городомъ съ такимъ центральнымъ значеніемъ, какихъ и въ Европѣ немного.

Но, кромѣ сейчасъ мною высказаннаго, нужно еще употребить всевозможное стараніе въ слѣдующемъ направленіи.

За послѣднія десятилѣтія наша повременная печать все болѣе и болѣе допускается Правительствомъ къ обсужденію самыхъ разнообразныхъ государственно-хозяйственныхъ вопросовъ. По этой причинѣ, а также, въ силу своей чрезвычайной распространенности, лучшія столичныя газеты благодѣтельно повліяли на разъясненіе разныхъ мѣстныхъ нуждъ и ихъ удобнѣйшее удовлетвореніе. Напримѣръ, извѣстно, какъ вредилъ развитію нашей фабричной промышленности нашъ прежній низкій таможенный тарифъ. Наши мануфактуристы, начавъ хлопотать о его измѣненіи, прибѣгли къ содѣйствію печати, лучшіе органы которой оказали имъ горячее содѣйствіе: послѣдовалъ рядъ статей, въ которыхъ, съ разныхъ точекъ зрѣнія, недостатки тарифа были тщательно разъяснены. Правительство внимательно отнеслось ко всѣмъ этимъ указаніямъ, и тарифъ былъ настолько повышенъ, что вскорѣ въ Россіи выросли фабрики съ годовымъ производствомъ въ 10 и даже въ 15 милл. рублей, что въ прошлогоднюю Нижегородскую выставку засвидѣтельствовано оффиціально. Или вотъ еще примѣръ. Такъ еще недавно поднялась рѣчь о сѣверной жел. дорогѣ. Но жители двухъ конечныхъ ея пунктовъ: Вологды и Архангельска, не взирая на ихъ сравнительное съ нашею Астраханью, слабосиліе, сразу, дружно и

единодушно вступили на вѣрный путь, чтобы добиться цѣли. Они не только въ короткое время собрали полный комплектъ всѣхъ необходимыхъ свѣдѣній, но, кромѣ того, для быстрѣйшаго разъясненія своихъ нуждъ и ихъ всевозможной популяризаціи, прибѣгли къ содѣйствію прессы, не отказавшей въ своей помощи для такого полезнаго дѣла. А результатъ такого дружнаго отношенія со всѣхъ сторонъ къ дѣлу уже извѣстенъ: на дняхъ прошелъ первый сквозной поѣздъ по всему новому пути. Да вотъ еще, совсѣмъ недавно, въ Москвѣ обсуждалось направленіе двухъ новыхъ, только что проектированныхъ, путей, исполненныхъ далеко не первостепеннаго значенія. Вдругъ сюда изъ Москвы явилась многочисленная депутація, уже заручившаяся необходимыми данными, дружно исхлопотала признаніе неотложности ихъ дѣла и въ рядъ засѣданій крѣпко и дружно отстояла желанное имъ направленіе, преодолѣвъ при этомъ даже противопоставленную имъ, довольно сильную, оппозицію. Само собою разумѣется, что, въ полномъ сознаніи непремѣнной необходимости газетной помощи, таковая не была игнорирована и, дѣйствительно, пресса сослужила большую службу и этому справедливому дѣлу.

Послѣдній эпизодъ я привожу для доказательства того, какую роль въ подобномъ нашему важномъ дѣлѣ играютъ единодушіе, стойкость и всестороннее отстаиваніе своихъ жизненныхъ интересовъ. При командированіи изъ Астрахани второй депутаціи я полагалъ бы необходимымъ, чтобы она отнюдь не ограничилась немногими единицами. Слѣдуетъ употребить всевозможное стараніе ко включенію въ составъ этой депутаціи лицъ, могущихъ считаться спеціалистами по той или другой отрасли мѣстной торговли или промышленности, чтобы каждый изъ нихъ былъ въ силахъ отстаивать извѣстный взглядъ въ сферѣ своей спеціальности.

Кончая свое заявленіе, я позволю себѣ еще разъ вкратцѣ напомнить, что прежде всего нужно съ нашею горячей нуждой освоить во всей подробности Правительство, которое ни въ какомъ случаѣ не удостоитъ своимъ вниманіемъ нашихъ заявленій, какъ бы они правдивы ни были, если только они будутъ голословны. Для достиженія же вожделѣнной цѣли каждое наше заявленіе, каждое указаніе непремѣнно должно быть подкрѣплено фактами крѣпкими, достовѣрными, осязательными фактами. Если при перечисленіи таковыхъ, выше сего, я что нибудь и пропустилъ, то полагаю, что на мѣстѣ этотъ пропускъ не трудно пополнить. Конечно, гг. гласнымъ извѣстно, что часть перечисленныхъ мною, выше сего, данныхъ уже собрана, другую часть собрать не трудно, стоитъ только для этого обратиться къ разнымъ печатнымъ, общеизвѣстнымъ, источникамъ, въ которыхъ можно найти массу чрезвычайно любопытныхъ матеріаловъ, вполнѣ годныхъ даже

безъ дальнѣйшей переработки для включенія ихъ въ составъ тѣхъ свѣдѣній, которыя придется представить Правительству въ видѣ оправдательныхъ документовъ, имѣющихъ подкрѣпить городское ходатайство. Такъ, напр., недавно напечатанъ въ мѣстномъ «Вѣстникѣ» (№ 2599) докладъ биржеваго комитета по вопросу о портѣ, гдѣ приведены довольно полныя свѣдѣнія о количествѣ паровыхъ и парусныхъ судовъ, приходящихъ въ Астрахань и на 9-ти футовый рейдъ. Эти свѣдѣнія, въ точности которыхъ сомнѣваться нельзя, прямо поражаютъ своими внушительными цифрами. Такого рода вполнѣ готовыхъ свѣдѣній, конечно, окажется не мало: остается только ихъ подобрать и сгруппировать. Вообще, говоря по строгой совѣсти, слѣдуетъ отдать святую справедливость Астрах. печатнымъ органамъ: они всегда такъ тепло и сочувственно относятся къ мѣстнымъ нуждамъ, съ такимъ видимымъ усердіемъ разрабатываютъ, относящіяся къ нимъ, детали, что большаго отъ нихъ, я полагаю, нельзя даже и желать, а напротивъ, они заслужили только самую искреннюю признательность за такое доброе, честное и умѣлое отношеніе къ самымъ животрепещущимъ Астрах. нуждамъ. По этой же причинѣ, мнѣ кажется, было бы вполнѣ цѣлесообразно повнимательнѣе порыться въ столбцахъ мѣстной прессы не только за нынѣшній, но и за прежніе года, не найдется ли въ нихъ какихъ-нибудь матеріаловъ, если не вполнѣ подготовленныхъ, то хотя бы пригодныхъ для нашего дѣла. Полагаю, что въ кругу самихъ журнальныхъ сотрудниковъ можно бы найти лицъ, которыя бы не отказали въ своемъ личномъ содѣйствіи этой полезной цѣли.

Но смѣю думать, что чрезвычайная важность, предстоящей Астрахани, задачи побуждаетъ нынѣ же озаботиться, чтобы благодѣтельное пособіе прессы на пользу нашихъ жизненныхъ и святыхъ интересовъ было, по возможности, расширено. Въ этихъ видахъ, полагаю, представляется вполнѣ полезнымъ пригласить кого либо изъ проживающихъ въ Петербургѣ лицъ, знакомаго почему нибудь съ Астрахан. обстоятельствами, заняться на столбцахъ вліятельныхъ газетъ популяризаціею, касающихся нашего желѣзнодорожнаго вопроса, свѣдѣній. Покамѣстъ, для начала, я постарался о напечатаніи въ двухъ большихъ здѣшнихъ газетахъ, сочувственныхъ нашему дѣлу, статей. Вышеприведенные примѣры служатъ указаніемъ на очевидную пользу и положительную необходимость этой мѣры.

По поводу картъ обѣихъ половинъ Астрах. края, сейчасъ отъ весьма опытнаго инженера я получилъ совѣтъ, который и спѣшу высказать, что было бы, ради наглядности, еще убѣдительнѣе—обѣ эти половины соединить въ одной общей картѣ, но съ непремѣннымъ условіемъ: снабдить ее толковыми экспликаціями, способными въ доста-

точной степени выставить на видъ, въ яркихъ очертаніяхъ, какъ физическую, такъ и культурную разницу между обѣими половинами.

Для осуществленія перечисленныхъ мною мѣръ, столь необходимыхъ для реализаціи нашей насущной нужды, само собою разумѣется, понадобятся достаточныя матеріальныя средства, безъ содѣйствія которыхъ даже и сравнительно маленькое дѣло пойти не можетъ. И, конечно, не можетъ быть сомнѣнія, что, въ виду того благосостоянія и процвѣтанія нашего родного города, скорое будущее котораго, вслѣдъ за дарованіемъ лѣвобережнаго направленія, теперь трудно обнять мыслію, г.г. гласные не затруднятся нынѣ же ассигновать необходимыя, вполнѣ достаточныя, средства на это насущное, можно сказать, святое для будущаго нашей родины дѣла. Я вполнѣ увѣренъ, что Астраханцамъ хорошо извѣстенъ примѣръ Коломны, нынѣ раздвоившейся на двѣ Коломны, съ промежуткомъ въ $5^1/_2$ верстъ, взаимно не только соперничающія, но и открыто враждующія и, даже, другъ другу взаимно вредящія, единственно отъ того, что въ періодъ проведенія Московско-Рязанскаго пути Коломенцы не пожелали побезпокоиться въ достаточной мѣрѣ, чтобы настоять на проведеніи пути черезъ ихъ родину. А когда дѣло уже совершилось, то только тогда они вдругъ всполошились, но скоро разочаровались горькимъ открытіемъ, что никакими, самыми огромными затратами его перевершить уже нельзя. Этотъ примѣръ и еще нѣсколько другихъ, подобныхъ ему, настолько поучительны, что, я увѣренъ, Астраханцы далеки отъ того, чтобы ихъ повторять.— С.-Петербургъ. 24 декабря 1897 года. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 24 февраля № 2669).

CCIII.

Постановленіе Астрах. городской думы 26 февраля 1898 г. объ ассигнованіи 3 тыс. руб. на расходы по собиранію дополнительныхъ свѣдѣній въ подтвержденіе ходатайства думы о лѣвобережномъ направленіи Астрах. жел. дороги.

Извѣстное читателямъ заявленіе гласнаго Д. Н. Сергѣева по поводу ходатайства города о направленіи Астрах. жел. дороги разсматривалось думою вчера (26 февраля). Закрытою баллотировкою, большинствомъ 35 голосовъ противъ 6, постановлено ассигновать 3 тыс. руб. на расходы по собиранію дополнительныхъ статистическихъ и друг. свѣдѣній въ подтвержденіе ходатайства думы о лѣвобережномъ направленіи Астраханской желѣзной дороги. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 27 февраля № 2672.—Сн. «Астр. Листокъ» 1898 г. 25 февраля № 45).

CCIV.

Отчетъ «Астраханскаго Листка» о засѣданіи Астраханской городской думы 26 февраля 1898 года.

Въ засѣданіи думы 26 февраля доложено было заявленіе гласнаго Д. Н. Сергѣева по поводу ходатайства города о направленіи Астрах. жел. дороги.

По прочтеніи заявленія гласный *А. А. Бекуновъ* замѣтилъ, что такъ какъ губернское по городскимъ дѣламъ присутствіе не утвердило постановленія думы объ ассигнованіи 10 тыс. руб. на изученіе края, то городъ принужденъ бездѣйствовать въ этомъ важномъ для него дѣлѣ. Хотя рѣшеніе присутствія обжаловано думою, но до полученія сенатскаго рѣшенія пройдетъ не мало времени. Чтобы не терять драгоцѣннаго времени, г. Бекуновъ рекомендовалъ ассигновать меньшую сумму, въ утвержденіи которой присутствіе не отказало бы.

Х. Н. Сергѣевъ. Это мы можемъ рѣшить сейчасъ же.—При этомъ г. Сергѣевъ сообщилъ, что ему доподлинно извѣстно, что меньшая сумма будетъ утверждена. Въ губернскомъ присутствіи, по словамъ г. Сергѣева, всѣхъ пугалъ размѣръ ассигновки. Г. губернаторъ, по увѣренію гласнаго, ничего не будетъ имѣть противъ меньшей суммы. Затѣмъ, указавъ на полнѣйшую солидарность всѣхъ гласныхъ по вопросу объ изученіи края, г. Сергѣевъ замѣтилъ, что къ протоколу думы приложено было только одно особое мнѣніе, въ которомъ говорится, что подобныя дѣянія не входятъ въ компетенцію думы. Г. Сергѣевъ не согласенъ съ этимъ мнѣніемъ. По его словамъ, 2 ст. Городоваго Положенія, въ которой говорится о воспособленіи промышленности, служитъ доказательствомъ ошибочности такого взгляда. «Мы должны, обязаны знать условія нашего края! Насъ главнымъ образомъ упрекали въ томъ, что мы ничего не можемъ возразить противъ представленныхъ правобережниками цифръ. Мы можемъ сдѣлать это, лишь изучивъ подробно дѣло».

И. Г. Сергѣевъ возразилъ, что онъ въ своемъ особомъ мнѣніи не опровергалъ права думы на ассигновку, а только протестовалъ противъ ассигновки 10 тыс. руб. и рекомендовалъ ограничиться 3 тысячами, предлагавшимися управою. Если губернаторъ примирится, какъ увѣряетъ Х. Н., съ ассигновкою 3 тыс. руб., то надо эту сумму ассигновать.

Х. Н. Сергѣевъ. Ассигновать эти 3 тыс. руб. нужно, не отмѣняя постановленія объ ассигновкѣ 10 тыс. руб. Тутъ важенъ принципъ.

Нѣкоторые гласные упрекаютъ городского голову, что онъ не доложилъ о неутвержденіи присутствіемъ постановленія думы.

И. Н. Плотниковъ. Объ этомъ докладывалось.

Голоса. Частнымъ образомъ.

И. Н. Плотниковъ. Дѣло идетъ своимъ порядкомъ.

И. К. Петровъ замѣчаетъ, что для собиранія статистическихъ свѣдѣній существуетъ спеціальное учрежденіе, чрезъ которое удобнѣе получить свѣдѣнія, чѣмъ чрезъ думскую комиссію.

Х. Н. Сергѣевъ протестуетъ противъ этого и ссылается на столичныя думы, при которыхъ имѣются статистическія отдѣленія.

С. М. Бутковъ. Мы ассигновали 10 тыс. руб., теперь ассигнуемъ еще 3 тыс. руб., выходитъ всего 13 тыс. руб.

М. Г. Голубевъ. Но вѣдь не обязательно же ихъ всѣхъ истратить. Мы, можетъ быть, истратимъ всего 2 тыс. руб. Нельзя же городу не достигать своей цѣли.

И. Г. Сергѣевъ, между прочимъ, пояснилъ, что новая сумма ассигновывается по заявленію гласнаго Д. Н. Сергѣева.

Дума, какъ извѣстно, уже постановила ассигновать 3 тыс. руб. Вопросъ этотъ баллотировался, причемъ за ассигновку положено было 35, а противъ—7 шаровъ. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 28 февраля № 46).

CCV.

Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» объ общемъ собраніи 1 марта 1898 г. Астрахан. об-ва садоводства и огородничества.

Въ воскресенье, 1 марта, въ 1 ч. дня въ залѣ реальнаго училища состоялось общее собраніе об-ва садоводства для обсужденія, согласно постановленію собранія 22 февраля, вопроса о возбужденіи ходатайства о постройкѣ жел. дороги по лѣвому берегу р. Волги. Открывъ собраніе, предсѣдатель об-ва *С. М. Бутковъ*—заявилъ, что на основаніи устава об-ва, въ преніяхъ могутъ принимать участіе и постороннія лица, но безъ рѣшающаго значенія на исходъ вопроса. Объяснивъ затѣмъ, что об-во имѣетъ право возбуждать ходатайство въ интересахъ развитія садоводства и огородничества, и указавъ, что подобное ходатайство было возбуждено въ 1896 г. относительно освобожденія виноградnаго вина отъ уплаты акциза, г. Бутковъ предложилъ присутствующимъ высказаться за то или другое направленіе

Астрах. жел. дороги. При этомъ г. Бутковъ прочелъ изъ «Биржев. Вѣдом.» сообщеніе о ходатайствѣ г. Вологды по поводу проведенія жел. дороги чрезъ этотъ городъ, при чемъ ходатайство это увѣнчалось успѣхомъ, и изъ министерства полученъ отвѣтъ, что дорога, проводящаяся изъ Вятки въ Петербургъ, не минуетъ г. Вологды. Успѣхъ этого ходатайства, по мнѣнію г. Буткова, даетъ основаніе и об-ву садоводства надѣяться, что и его просьба будетъ услышана.

Ф. П. Неизвѣстновъ. Необходимо хлопотать. Лѣвая дорога для садоводства и для всего важнѣе правой. Ходатайствовать нужно. Толцыте и отверзется, просите и дастся вамъ.

И. Г. Сергѣевъ замѣтилъ, что на прошломъ собраніи единогласно рѣшено было, на основаніи заявленія г. Неизвѣстнова, назначить собраніе для обсужденія вопроса о ходатайствѣ за лѣвобережное направленіе. Вопросъ о ходатайствѣ тогда не могъ быть рѣшенъ только потому, что онъ не стоялъ на повѣсткѣ. Между тѣмъ теперь г. предсѣдатель предлагаетъ желающимъ высказаться за оба направленія. Это, по мнѣнію г. Сергѣева, неправильно, такъ какъ вопросъ заключается въ возбужденіи ходатайства именно за лѣвобережное направленіе, почему и долженъ обсуждаться въ этихъ предѣлахъ.

Ф. П. Неизвѣстновъ. Присоединиться къ ходатайству думы, и все тутъ. Какъ Красноярская дума присоединилась, такъ и мы присоединяемся. Въ городскомъ управленіи все уже выработано и еще будетъ изслѣдоваться.

Г. Свирилинъ замѣтилъ, что при возбужденіи ходатайства необходимо будетъ представить и всѣ данныя, на которыхъ оно основано. Что об-во отвѣтитъ, если его спросятъ: на чемъ оно основываетъ свое ходатайство?

И. Г. Сергѣевъ. Общество объяснитъ свою заинтересованность въ лѣвобережной дорогѣ тѣмъ, что все садовое и огородное хозяйство находится на лѣвой сторонѣ Волги.

Г. Свирилинъ возразилъ, что хозяйство такое есть и по обѣимъ сторонамъ Волги, и об-во должно еще рѣшить, какая именно сторона удобнѣе для сельскаго хозяйства. Безъ изученія ничего нельзя сдѣлать, а изученіе это при наличныхъ средствахъ об-ва не подъ силу ему. Поэтому г. Свирилинъ предложилъ ходатайствовать предъ министерствомъ о командированіи къ намъ свѣдущихъ людей для надлежащихъ изслѣдованій.

Х. Н. Сергѣевъ. То, что предлагаетъ г. Свирилинъ, можетъ осуществиться тогда, когда у насъ, быть можетъ, будетъ уже дорога. Процедура эта долгая и сложная. Для ходатайства у об-ва, по мнѣнію г. Сергѣева, есть уже достаточно основаній. О будущемъ развитіи садоводства и огородничества можно судить по настоящему. Гдѣ

сейчасъ больше развито огородничество, садоводство, бахчеводство и земледѣліе? Нѣтъ сомнѣнія, что по лѣвой сторонѣ. Тутъ оно пойдетъ и дальше. Преимущества лѣвой стороны предъ правой очевидны. Объ этомъ не можетъ быть и спора. Затѣмъ г. Сергѣевъ обратилъ вниманіе на то, что виноградники даютъ съ десятины валоваго дохода до 400 р., а плодовые сады отъ 250 до 300 р. При такомъ разсчетѣ только сады, расположенные на крестьянскихъ земляхъ, даютъ валоваго дохода до 1½ м. руб. Но кромѣ этихъ есть масса садовъ на казенныхъ, частныхъ и т. д. земляхъ, о доходности которыхъ у об-ва нѣтъ свѣдѣній. Казаки живутъ на правой сторонѣ, а сады ихъ расположены на лѣвой. Это лучшій аргументъ за лѣвую сторону.

Г. Свирилинъ. На лѣвой сторонѣ у казаковъ только угодья, а не сады. Тутъ заливные луга.

Затѣмъ *г. Сергѣевъ* указалъ на значеніе бахчеводства, особенно развитаго въ долинѣ рѣки Ахтубы, на огородничество и хлѣбопашество.

Г. Свирилинъ. Оказывается, что хлѣбопашествомъ занимаются и на правомъ берегу. По поводу того, что казаки живутъ на правой, а угодья имѣются на лѣвой сторонѣ, г. Свирилинъ замѣтилъ, что угодья эти, значитъ, временныя. Въ противномъ случаѣ казаки переселись бы на лѣвую сторону.

С. М. Бутковъ пояснилъ, что казакамъ не велятъ переселяться, оттого они и живутъ на правой сторонѣ.

Х. Н. Сергѣевъ. Милліонныя цифры, приведенныя мною, далеки отъ дѣйствительности. Они гораздо больше. Съ бахчей, расположенныхъ на крестьянскихъ земляхъ, валовой доходъ до 150 руб. съ десятины. О казенныхъ, частныхъ и т. д. земляхъ подъ бахчами у насъ также нѣтъ свѣдѣній. Правобережники, въ лицѣ своего вожака г. Малышева, очевидно, слишкомъ увлеклись въ уменьшеніи значенія этой части производительности нашего края. Впрочемъ, они уменьшали и увеличивали все, что было нужно имъ въ ихъ интересахъ. Наприм., относительно размѣровъ скотоводства ихъ цифры безусловно не вѣрны. Одна только Астрахань потребляетъ мяса на 1.400,000 рублей. Убойнаго скота пригоняется въ Астрахань на 300 тысячъ рублей. Убитаго скота привозится не менѣе какъ на 100 тыс. руб. А населеніе Астрахани составляетъ всего 1/9 часть всего населенія губерніи. Поэтому можно судить о размѣрахъ скотоводства въ нашей губерніи. Кромѣ того не высчитано еще коневодство, овцеводство и гужевой промыселъ. Умаленіе всѣхъ отраслей производства, кромѣ рыбопромышленности, понадобилось правобережникамъ для того, чтобы доказать, что рыба для Астрахани важнѣе всего, причемъ для убѣжденія въ важности правобережной дороги они старались доказать, что боль-

шая часть рыбы идетъ на югъ. Но и это не вѣрно. Я не хочу на память приводить цифры, но во всякомъ случаѣ ихъ цифры не вѣрны. Для нашего об-ва нѣтъ выбора,—ему необходима лѣвая дорога. Взглядъ, что фрукты не нуждаются въ жел. дорогѣ, такъ какъ они пойдутъ водою, не выдерживаетъ критики. Садоводы готовы платить дороже, чтобы только плоды доставлялись скорѣе.

С. М. Бутковъ вновь предлагаетъ всѣмъ, хотя бы и не членамъ об-ва, высказаться по этому вопросу въ интересахъ всего края.

И. Г. Сергѣевъ. Мы можемъ высказаться только въ интересахъ нашего об-ва. Мы и права не имѣемъ входить въ чужіе интересы. Намъ нужно спеціализировать наше ходатайство. Раскидываться незачѣмъ и нѣтъ нужды. Только въ предѣлахъ нашихъ интересовъ мы имѣемъ право ходатайствовать.

С. М. Бутковъ протестуетъ противъ такихъ тѣсныхъ рамокъ для обсужденія этого вопроса. Чтобы добиться своихъ интересовъ, улучшенія путей сообщенія, об-во должно коснуться и другихъ отраслей хозяйства, дабы имѣть болѣе шансовъ на успѣхъ.

И. Г. Сергѣевъ заявилъ, что онъ главнымъ образомъ протестуетъ противъ предложенія г. Свирилина о ходатайствѣ о присылкѣ спеціалистовъ для изученія края.

В. Н. Виноградскій выразилъ мнѣніе, что об-ву садоводства удобнѣе всего ограничиться указаніемъ на необходимость, въ интересахъ садоводства и огородничества, жел. дороги, не касаясь при этомъ постороннихъ, чуждыхъ ему сферъ хозяйства.

Въ концѣ концовъ собраніе постановило: возбудить ходатайство о проведеніи жел. дороги по лѣвому берегу р. Волги, адресовавъ это ходатайство гг. Министрамъ Земледѣлія, Финансовъ и Путей Сообщенія. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 3 марта № 48).

Общее собраніе членовъ Астрах. об-ва садоводства и огородничества, состоявшееся 1 марта, было многочисленно; присутствовали постороннія лица, въ томъ числѣ и дамы.

Посвящено было оно почти исключительно обсужденію вопроса о предпочтительности лѣвобережнаго направленія проектируемой Астрах. жел. дороги съ точки зрѣнія нуждъ садоводства и огородничества.

Предсѣдатель собранія *С. М. Бутковъ* объяснилъ, что оно назначено согласно постановленія общаго собранія 22 февраля, въ которомъ было единогласно принято предложеніе членовъ И. Г. Сергѣева, Х. Н. Сергѣева и Ф. П. Неизвѣстнова о томъ, чтобы обсудить этотъ вопросъ въ общемъ собраніи, и если об-во придетъ къ заключенію о необходимости возбужденія ходатайства о лѣвобережномъ

направленіи, то представить таковое по принадлежности. По вопросу о томъ, имѣетъ ли право об-во возбуждать подобнаго рода ходатайства, предсѣдатель напомнилъ, что оно уже возбуждало въ концѣ 1896 г. ходатайство предъ Министрами Финансовъ и Земледѣлія и Госуд. Имуществъ о причисленіи Астрах. губерніи въ отношеніи акциза на виноградныя вина къ винодѣльческимъ районамъ, и что ходатайство это уважено. «Такимъ образомъ», сказалъ С. М. Бутковъ, «у насъ имѣется прецедентъ, которымъ можемъ руководствоваться и въ данномъ случаѣ». «Просите», заключилъ свою рѣчь г. Бутковъ, «и дастся вамъ».

Ф. П. Неизвѣстновъ. Желѣзная дорога по лѣвому берегу принесетъ первую пользу садоводству и огородничеству; надо просить.

И. Г. Сергѣевъ. Въ засѣданіи 22 февраля Ф. П. уже сдѣлалъ предложеніе о возбужденіи ходатайства, и оно было единогласно принято.

Предсѣдатель. Я просилъ бы собраніе высказаться за право и лѣвобережное направленіе съ точки зрѣнія нуждъ и потребностей нашего об-ва.

А. И. Свирилинъ. На сколько мнѣ помнится, въ прошломъ засѣданіи не были точно указаны данныя для обоснованія ходатайства; въ настоящемъ и слѣдовало бы ихъ сгруппировать.

Ф. П. Неизвѣстновъ. Надо присоединиться къ ходатайству города.

И. Г. Сергѣевъ. Здѣсь собрались садоводы—хозяева, чтобы обсудить вопросъ о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія проектируемой жел. дороги на Астрахань. Мнѣ кажется, что та дорога будетъ для меня наиболѣе выгодна, которая пройдетъ ближе къ моему хозяйству.

А. И. Свирилинъ. За послѣдніе годы въ Астрах. рыбопромышленности наблюдается избытокъ какъ въ предпринимателяхъ, такъ и въ капиталахъ; нужны новыя отрасли промышленности, одной изъ каковыхъ и являются сельскохозяйственная, съ каждымъ годомъ развивающаяся и у насъ; безспорно, что лѣвобережная сторона имѣетъ большія преимущества въ смыслѣ сельскаго хозяйства, а потому и слѣдовало бы произвести тщательное и подробное изслѣдованіе почвы и топографіи лѣваго берега, въ видахъ чего, по моему мнѣнію, необходимо бы просить министерство земледѣлія о командировкѣ для этой цѣли спеціалистовъ. Дѣло такое важное и серьезное, что министерство, вѣроятно, не откажетъ; намъ нужно помнить поговорку: «семь разъ отмѣряй, единожды отрѣжь», т. е. предварительно возбужденія ходатайства надо возможно обстоятельнѣе выяснить выгоды и преимущества для сельскаго хозяйства лѣвобережной дороги.

Ф. П. Неизвѣстновъ. Всѣ данныя изложены въ городской запискѣ, нужно только присоединиться къ ходатайству думы.

Х. Н. Сергѣевъ. Изслѣдованія—дѣло большое и сложное; можетъ случиться, что они закончатся уже тогда, когда дорога будетъ разрѣшена; въ виду этого, намъ слѣдуетъ возбудить ходатайство безотлагательно—тѣмъ болѣе, что и теперь имѣется уже достаточно данныхъ для сужденія о степени развитія сельскаго хозяйства на правомъ и лѣвомъ берегу. Гдѣ больше развито садоводство: на правомъ или лѣвомъ берегу?—Конечно, на лѣвомъ, гдѣ несравненно больше благопріятныхъ условій для успѣшнаго его развитія: долина Ахтубы и дельта Волги предоставляютъ много удобствъ для успѣшнаго развитія сельскаго хозяйства вообще и садоводства въ частности. Что касается подсчета оборотовъ нашего садоводства, то имѣются хотя и немногія, но за то вѣскія данныя, дающія основаніе утверждать, что обороты садоводства далеко превышаютъ милл. руб., какъ ихъ исчисляютъ правобережники. Командировавшійся къ намъ министерствомъ земледѣлія и государств. имуществъ г. Лупановъ опредѣляетъ валовой доходъ съ десятины виноградниковъ въ 700 р., валовой же доходъ съ десятины плодовыхъ деревьевъ нужно считать въ 250 руб., а отсюда можно заключить, что частновладѣльческіе сады даютъ до $1^1/_2$ милл. дохода,—а сколько еще приносятъ его сады, расположенные на казенныхъ и казачьихъ земляхъ? При вычисленіи суммы, которую даетъ садоводство и вообще сельское хозяйство въ нашемъ краѣ, упущены изъ виду бахчеводство и огородничество, которое въ сильной степени развиты въ долинѣ р. Ахтубы; немаловажнымъ аргументомъ въ пользу лѣваго берега можетъ служить и тотъ фактъ, что казаки живутъ на правомъ берегу, а сады ихъ расположены на лѣвомъ; очевидно, что лѣвый берегъ въ сельско-хозяйственномъ отношеніи даетъ больше праваго.

Одинъ изъ членовъ об-ва обратился къ Х. Н. Сергѣеву съ просьбой высказаться и относительно скотоводства вообще и коневодства и овцеводства на лѣвомъ берегу въ особенности.

Х. Н. Сергѣевъ. Объ этомъ поговорю послѣ, а теперь позволю себѣ привести еще нѣсколько соображеній по вопросамъ, близко касающимся интересовъ нашего об-ва. Изъ сказаннаго мною видно, что вычисленія правобережниковъ о садоводствѣ слишкомъ далеки отъ дѣйствительности; 16,000 дес., занятыхъ бахчами, считая по 200 р. валоваго дохода съ десятины, дадутъ слишкомъ $2^1/_2$ милл., и это только на крестьянскихъ земляхъ, но надо принять во вниманіе и земли казенныя, частно-владѣльческія, киргизскія и калмыцкія; все это заставляетъ думать, что гг. правобережники слишкомъ увлеклись въ умаленіи значенія лѣвобережнаго земледѣлія. Обращусь теперь

къ скотоводству. Оно даетъ, по словамъ г. Малышева, отъ 1 до 2 милл. руб., но это не вѣрно: одна только Астрахань съѣдаетъ мяса на 1.400,000 руб., а сбора со скота получается до 300,000 руб., но вѣдь населеніе Астрахани составляетъ лишь $^1/_9$ часть всей губерніи; коневодство и овцеводство сосредоточены преимущественно также на лѣвомъ берегу.

А. И. Свирилинъ. Гужевой промыселъ производится на правомъ берегу.

Х. Н. Сергѣевъ. Дѣло въ томъ, что умаленіе всѣхъ другихъ отраслей промышленности, кромѣ рыбной, потребовалось правобережникамъ для того, чтобы подтвердить тезисъ о правомъ берегѣ; съ точки зрѣнія интересовъ нашего об-ва нужно несомнѣнно лѣвобережное направленіе, другаго выбора для насъ и не можетъ быть. Хотя Х. Н. Хлѣбниковъ и высказывалъ ту мысль, что и при проведеніи жел. дороги по лѣвому берегу продукты садоводства и огородничества повезутъ водой, какъ болѣе дешевымъ путемъ, но это едва ли вѣрно, такъ какъ продукты садоводства и огородничества требуютъ скорой, срочной доставки.

Предсѣдатель. Не угодно ли кому нибудь высказаться о преимуществахъ правобережнаго направленія съ точки зрѣнія интересовъ нашего об-ва?

Желающихъ не нашлось.

И. Г. Сергѣевъ. Мнѣ кажется, что Х. Н. Сергѣевъ напрасно заговорилъ о коневодствѣ и овцеводствѣ, такъ какъ намъ можно и нужно высказаться лишь съ точки зрѣнія нуждъ садоводства и огородничества, каковыя и заставляютъ насъ ходатайствовать; слѣдуетъ специализировать наше ходатайство, а не разбрасываться.

Директоръ реальнаго училища *В. Н. Виноградскій* также высказался за предпочтительность лѣвобережнаго направленія съ точки зрѣнія нуждъ садоводства и огородничества.

Собраніе постановило возбудить ходатайство предъ Министрами Финансовъ, Земледѣлія и Госуд. Имуществъ и Путей Сообщенія о предпочтеніи лѣвобережнаго направленія Астрах. дороги въ интересахъ развитія мѣстныхъ садоводства и огородничества. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 3 марта № 2675).

CCVI.

Изъ письма Х. Н. Сергѣева въ редакцію „Астраханскаго Вѣстника".

(По поводу нѣкоторыхъ мѣстъ отчета «Астрах. Листка» объ общемъ собраніи 1 марта 1898 г. Астрах. об-ва садоводства и огородничества).

Въ отчетѣ «Листка» о послѣднемъ засѣданіи об-ва садоводства и огородничества приписаны мнѣ слова, которыхъ я не говорилъ. Такъ, напр., мнѣ приписаны слова: «казаки живутъ на правой сторонѣ, а сады ихъ расположены на лѣвой». Эти слова были кѣмъ то сказаны, только *не мною.*

Затѣмъ приписаны мнѣ слова: «убойнаго скота пригоняется въ Астрахань на 300 тыс. рублей». На самомъ же дѣлѣ, указавъ, что одна Астрахань потребляетъ мяса на 1.400,000, я сказалъ, что отъ убоя скота на это количество мяса получается *сбою*, т. е. кожъ, сала, не менѣе какъ на 300 тыс. рублей. При чемъ долженъ замѣтить, что я заговорилъ о скотоводствѣ потому, что однимъ изъ присутствовавшихъ мнѣ былъ предложенъ вопросъ по этому предмету. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 4 марта № 2676).

CCVII.

Сообщеніе о томъ, что со стороны Министра Внутреннихъ Дѣлъ не встрѣтилось препятствій къ приведенію въ исполненіе постановленія Астрах. город. думы 15 дек. 1897 г. объ ассигнованіи 10 т. руб. на детальную разработку данныхъ о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги.

Постановленіе Астраханской городской думы отъ 15 декабря 1897 года объ ассигнованіи 10 тысячъ рублей на расходы комиссіи по разработкѣ данныхъ о наивыгоднѣйшемъ для г. Астрахани направленіи проектированной желѣзной дороги было представлено г. Начальникомъ губерніи на благоусмотрѣніе г. Министра Внутреннихъ Дѣлъ. Со стороны г. Министра, какъ сообщаютъ намъ, не встрѣтилось препятствій къ приведенію означеннаго постановленія думы въ исполненіе. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 10 апрѣля № 76. — «Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 10 апрѣля № 2703)

CCVIII.

О желѣзной дорогѣ къ Персидскому заливу.

(По поводу извѣщенія Петерб. газетъ о предстоящей поѣздкѣ въ Персію русскихъ инженеровъ для освѣдомленія: насколько удобоисполнима мысль о проведеніи жел. дороги отъ Касп. моря чрезъ Персію къ Персидскому заливу, авторъ предлагаетъ ассигнованныя думою 10 тыс. руб. употребить не по прямому ихъ назначенію, а на изслѣдованіе вопроса о скорѣйшемъ соединеніи Астрахани рельсовымъ путемъ съ Петровскомъ и Царицыномъ).

Кто не хочетъ видѣть дальше своего носа, и кто во всемъ мірѣ цѣнитъ только свою рубашку, на того, разумѣется, никакіе доводы никогда не дѣйствуютъ. Но для людей, умѣющихъ разсуждать и думать *прежде* чѣмъ дѣлать, снова напоминаемъ о значеніи, которое должна пріобрѣсти Астрахань въ міровой торговлѣ, если осуществится идея соединенія Персидскаго залива съ сѣтью русскихъ жел. дорогъ. Вотъ что мы читаемъ въ Петербургскихъ газетахъ:

«Въ Петербургскомъ инженерномъ мірѣ возбуждаетъ въ настоящее время нѣкоторые толки предстоящая въ самомъ непродолжительномъ времени поѣздка въ Персію русскихъ инженеровъ-делегатовъ отъ русско-персидскаго торговаго товарищества для освѣдомленія: насколько удобоисполнима мысль о проведеніи желѣзнодорожнаго пути черезъ владѣнія шаха къ порту Бендерабасу въ Персидскомъ заливѣ.

«Хотя Персія — страна очень гористая, мало населенная и бѣдная, хотя, стало быть, задуманное сооруженіе можетъ обойтись очень дорого, и какъ ввозъ въ Персію, такъ и вывозъ изъ нея не сулятъ обильныхъ жатвъ по возмѣщенію затратъ на линію, за всѣмъ тѣмъ съ русской стороны жертвы на осуществленіе этого предпріятія не могутъ считаться неразумными, а напротивъ, — очень разсчетливыми. Спѣшу оговориться, что такъ называемыя «высоко-политическія» соображенія не должны играть въ этихъ разсчетахъ никакой роли: чѣмъ менѣе къ этому дѣлу будетъ примѣшиваться высокой политики, тѣмъ вѣрнѣе, тѣмъ полнѣе и тѣмъ благополучнѣе для насъ она заявитъ сама себя впослѣдствіи.

«Желѣзнодорожная магистраль черезъ всю Персію отъ Каспійскаго моря къ Индійскому океану должна быть въ нашихъ помышленіяхъ, словахъ и дѣяніяхъ *исключительно экономическимъ* проектомъ, разумность котораго вполнѣ оправдывается *транзитными* его качествами. Въ виду же того, что Персія не располагаетъ ни денежными средствами, ни кредитомъ, ни техническими силами въ достаточной

степени, чтобы осуществить этотъ проектъ, и такъ какъ осуществленіе его западно-европейскими націями непремѣнно сопровождалось бы меркантильными эксплоататорскими затѣями, не выгодными для насъ,—построить и руководить этой магистралью слѣдуетъ непремѣнно *намъ*, въ виду русско-персидскаго сосѣдства и *промышленно-торговой* важности проектируемой дороги.

«При тѣхъ же дружественныхъ отношеніяхъ, какія давно уже установились между Россіей и Персіей,—при томъ довѣріи, которымъ повсемѣстно пользуется нынѣ миролюбивая, чуждая западнаго корыстолюбія, Россія,—при тѣхъ выгодахъ, какія занимающая насъ магистраль несомнѣнно принесетъ Персіи, едва ли есть основанія сомнѣваться въ готовности шаха и его совѣтниковъ сдѣлать все, что требуется отъ Персіи для скорѣйшаго и дешевѣйшаго приведенія въ исполненіе всецѣло благой мысли».

Вмѣсто того, чтобы бросать десятки тысячъ на *завѣдомо-безуспѣшныя* (вслѣдствіе *нарочитой* односторонности) собиранія доказательствъ «въ пользу» лѣвобережнаго направленія, лучше употребили бы эти деньги на истинно-полезное дѣло: на изслѣдованіе вопроса о скорѣйшемъ соединеніи Астрахани рельсовымъ путемъ съ Петровскомъ и Царицынымъ. Вотъ это было бы крупное и дѣйствительно полезное для города и государства предпріятіе! («Астрах. Листокъ» 1898 г. 10 апрѣля № 76).

CCIX.

Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» о ходѣ преній по поводу доклада Х. Н. Сергѣева по желѣзнодорожному вопросу въ собраніи 14 апрѣля 1898 г. Петровскаго Общества изслѣдователей Астрах. края.

---

14 апрѣля въ засѣданіи Петровскаго Общества состоялось чтеніе доклада Х. Н. Сергѣева. Кромѣ членовъ Петровскаго Общества, на засѣданіе собралось довольно много посторонней публики и было нѣсколько гласныхъ думы по особымъ приглашеніямъ. Г. Сергѣевъ заявилъ, что онъ далекъ отъ мысли придавать своему докладу рѣшающее значеніе въ этомъ важномъ для края вопросѣ. Цѣль доклада—лишь доказать ошибочность или невѣрность цифръ, приводимыхъ защитниками правобережнаго направленія дороги—гг. Малышевымъ и Хлѣбниковымъ. При этомъ г. Сергѣевъ заявилъ, что всѣ цифры и вообще всѣ данныя, приведенныя въ его докладѣ, взяты имъ изъ оффиціаль-

ныхъ источниковъ. Г. Сергѣевъ обѣщалъ прислать свой докладъ въ редакціи мѣстныхъ газетъ, такъ что онъ, вѣроятно, въ непродолжительномъ времени, будетъ напечатанъ въ «Листкѣ» цѣликомъ. Поэтому теперь мы ограничиваемся краткимъ изложеніемъ доводовъ г. Сергѣева, опровергающихъ, по его словамъ, доводы гг. Малышева и Хлѣбникова.

Рыбопромышленность. Указанное г. Малышевымъ число лицъ, находящихся въ зависимости отъ рыбопромышленности, г. Сергѣевъ признаетъ слишкомъ преувеличеннымъ. По его словамъ, основаннымъ на данныхъ, доставленныхъ ему управляющимъ рыбныхъ и тюл. промысловъ, число такихъ лицъ не болѣе 100 т.—*Скотоводство.* Г. Сергѣевъ говоритъ, что если бы дѣйствительно скотоводство Астрах. губ. давало столько, какъ указываетъ г. Малышевъ, то скотоводамъ выгоднѣе было бы распродать скотъ и сдѣлаться акціонерами, ну, хотя-бы Волжско-Камскаго банка (?). Въ дѣйствительности, по мнѣнію г. Сергѣева, доходность отъ скотоводства на правой сторонѣ Волги равняется 1.300 т. руб., а на лѣвой—въ $2^1/_2$ раза больше. Одна Астрахань въ 1896 г. потребила мясныхъ продуктовъ на 1.821 т. руб. Стоимость всего скота, имѣющагося въ Астрах. губ., г. Сергѣевъ опредѣляетъ въ 51.638 тыс. руб.—*Земледѣліе.* Г. Сергѣевъ доложилъ, что Царевскій уѣздъ, вопреки увѣренію г. Малышева, не только можетъ довольствоваться своимъ хлѣбомъ, но также и отпускать значительное количество его. Приводимъ сообщенныя г. Сергѣевымъ цифры. Производство хлѣбовъ, кромѣ картофеля: въ 1892 г.—2.491 т. пуд., въ 1893 г.—1.368 тыс. пуд., въ 1894 г.—6.955 т. пуд., въ 1895 г.—3.613 т. пуд., въ 1896 г.—7.041 т. пуд. и въ 1897 г.—1.949 т. пуд. По мнѣнію г. Сергѣева, изъ этого количества можно было вывезти: въ 1892 г.—281 т. пуд., въ 1893 г. не хватило для мѣстнаго потребленія 900 т. пуд., въ 1894 г.—4.621 т. пуд., въ 1895 г.—1.247 т. пуд., въ 1896 г.—4.623 т. пуд. и въ 1897 не хватило 516 т. пуд. Такимъ образомъ, въ среднемъ можно вывозить до 2 милл. пуд., а въ отдѣльные годы даже до 5 милл. пудовъ. Кромѣ того, сѣнокосы Астрах. губ., о которыхъ г. Малышевъ совсѣмъ не упоминаетъ, дали въ 1892 г.—30.307 т. пуд., въ 1893 г.—43.723 т. пуд., въ 1894 г.—37.358 т. пуд, въ 1895 г.—41 милл. пуд., въ 1896 г.—свыше 50 м. пуд. и въ 1897 г.- 36.036 тыс. пуд.,—слѣдовательно, въ среднемъ, въ годъ до 40 милл. пудовъ сѣна. Доходность съ этой статьи г. Сергѣевъ опредѣляетъ въ 3—5 м. руб. въ годъ, считая пудъ сѣна даже по очень низкой цѣнѣ—10 коп.—*Бахчеводствомъ* и *огородничествомъ*, вопреки мнѣнію г. Хлѣбникова, занимаются не только татары, но и очень многіе русскіе. О доходности этой статьи можно судить по тому, что, напр., однихъ арбузовъ вывозится свыше 10 милл., картофеля вывозится на Кавказъ свыше 121 тыс. пуд. и т. д., и

т. д. Что касается указываемаго г. Хлѣбниковымъ привоза къ намъ разныхъ овощей изъ другихъ губерній, то, по словамъ г. Сергѣева, привозъ этотъ не можетъ служить доказательствомъ не производительности Астрах. огородничества. Привозятся лишь нѣкоторыя овощи и не болѣе, какъ въ количествѣ 3 тыс. пудовъ.—Относительно указываемой г. Малышевымъ доставки *каменнаго угля* для отопленія, г. Сергѣевъ замѣтилъ, что забота эта для него совершенно непонятна. Добыча нефти не только не уменьшается, но напротивъ увеличивается, причемъ увеличивается и районъ нефтеносныхъ земель. Сравнивая добычу нефти съ добычею каменнаго угля въ Донецкой области, г. Сергѣевъ указалъ, что добыча нефти за извѣстный періодъ времени увеличилась въ $3^1/_2$ раза, тогда какъ добыча угля всего въ $2^1/_2$ раза. Повышеніе цѣнности нефти зависитъ не отъ истощенія нефтяныхъ богатствъ, а отъ быстраго и громаднаго распространенія продукта, а также отъ того, что нефтяная промышленность находится въ крѣпкихъ рукахъ. Увеличеніе добычи, увеличеніе распространенія и увеличеніе цѣнности нефти шли рука объ руку и какъ бы сговорились, чтобы опровергнуть доводы г. Малышева.—*Домовладѣніе.* Г. Малышевъ опредѣляетъ чистую доходность отъ домовладѣнія не болѣе какъ въ 1.700 т. руб. Опровергая это, г. Сергѣевъ указалъ, что если бы каждый житель г. Астрахани уплачивалъ за свой ночлегъ всего по 5 коп., то и тогда получилась бы сумма болѣе 2 м. руб. Всѣхъ комнатъ въ городѣ имѣется 54 тыс. и кромѣ того 15,617 нежилыхъ строеній. По мнѣнію г. Сергѣева даже сумма въ 4 м. руб. будетъ много ниже дѣйствительной доходности всѣхъ этихъ помѣщеній.—*Техническія трудности.* По словамъ гг. Малышева и Хлѣбникова, при лѣвобережномъ направленіи дороги потребуется постройка 30 мостовъ и многихъ дорогостоющихъ дамбъ. Г. Сергѣевъ находитъ все это сильно преувеличеннымъ и доказываетъ, что мостовъ потребуется всего 10. Что касается огражденій отъ разлива водъ, то г. Сергѣевъ сослался на самый городъ Астрахань, расположенный на лѣвомъ же берегу Волги и, слѣдовательно, находящійся въ одинаковыхъ условіяхъ съ мѣстностью, по которой пройдетъ предполагаемая дорога. Городъ съ успѣхомъ ограждается отъ разлива водъ, не тратя на это особенно большихъ денегъ. По словамъ г. Сергѣева, постройка и огражденіе желѣзнодорожнаго пути отъ Астрахани до Сеитовки обойдется сравнительно не дорого, во всякомъ случаѣ не дороже 422 т. рублей. Докладчику слегка апплодировали.

Послѣ 10-ти минутнаго перерыва, г. Сергѣевъ, повторивъ опять, что онъ не претендуетъ на рѣшающее значеніе своего доклада, просилъ заключеній по существу доклада.

На приглашеніе предсѣдателя собранія—высказаться по предмету доклада, желающіе говорить явились не сразу. Собраніе, видимо, до-

вольно холодно отнеслось къ докладу, отъ котораго ждали совсѣмъ другаго и во всякомъ случаѣ большаго, чѣмъ онъ далъ.

Довольно продолжительную паузу нарушилъ *В. И. Склабинскій.* Онъ замѣтилъ, что на докладъ, содержащій въ себѣ критику данныхъ докладовъ и статей гг. Малышева и Хлѣбникова, не могутъ теперь же возразить тѣ, которыхъ ближе всего это касается, т. е. гг. Малышевъ и Хлѣбниковъ; эти лица въ собраніи не присутствуютъ; г. Сергѣевъ, опровергая свѣдѣнія этихъ лицъ, ссылается на оффиціальные источники; но и гг. Малышевъ съ Хлѣбниковымъ также, по ихъ словамъ, черпали свѣдѣнія изъ оффиціальныхъ источниковъ; чтобы рѣшить: кто-же изъ докладчиковъ правъ въ своихъ выводахъ,—очевидно, нужна кабинетная работа, не только для изученія представляемыхъ сторонами данныхъ, но и для сопоставленія ихъ и оцѣнки ихъ взаимнаго отношенія, а отсюда вытекаетъ невозможность приступить въ этомъ же засѣданіи къ детальному изслѣдованію доклада г. Сергѣева и даже къ сколько-нибудь основательному ознакомленію съ этимъ докладомъ; собраніе могло получить отъ доклада тѣ или другія впечатлѣнія, но разобраться въ послѣднихъ тутъ же, на мѣстѣ, невозможно; является, слѣдовательно, необходимость предварительнаго напечатанія сообщенія г. Сергѣева и, если встрѣтится возможность,—обсужденія его въ особомъ засѣданіи Общества.—Затѣмъ, г. Склабинскій, высказавъ сожалѣніе, что съ самаго начала доклады по желѣзнодорожному вопросу получили рѣзкую полемическую окраску, безъ которой многое, быть можетъ, лучше и основательнѣе выяснилось бы,—какъ членъ Петровскаго Общества, обратилъ вниманіе на пассивную роль Общества въ этомъ дѣлѣ. По мнѣнію г. Склабинскаго, полемическихъ докладовъ Общество наслушалось вдосталь; пора ему занять въ желѣзнодорожномъ вопросѣ мѣсто, подобающее обществу изслѣдователей края. «Мы находимся въ засѣданіи одной изъ секцій Петровскаго Общества; какъ членъ этой секціи, я вношу предложеніе о самостоятельной разработкѣ Обществомъ вопроса, не въ цѣляхъ собиранія данныхъ, говорящихъ въ исключительную пользу одного какого либо направленія, какъ поступаетъ, напримѣръ, городская дума, а ради всесторонняго изслѣдованія всѣхъ важнѣйшихъ данныхъ, относящихся къ обоимъ направленіямъ; только послѣ этой предварительной работы придется сдѣлать Петровскому Обществу свой объективный выводъ».

Г. Киселевъ (горный инженеръ) замѣтилъ, что въ докладѣ г. Сергѣева не опредѣлена съ точностью длина предполагаемой линіи. Безъ опредѣленія длины, по мнѣнію г. Киселева, нельзя и судить о степени выгодности дороги.

Г. Сергѣевъ пояснилъ, что есть два проекта: по одному изъ нихъ, длина дороги будетъ въ 510 в., по другому,—въ 439 в. При

этомъ г. Сергѣевъ замѣтилъ, что объ условіяхъ проведенія дороги по правому берегу мы рѣшительно ничего не знаемъ. Намъ говорятъ только, что протяженіе ея будетъ въ 382 в. Изъ этого можно заключить, что она будетъ проходить вдали отъ Волги и, слѣдовательно, не будетъ обслуживать лѣвый берегъ. Далѣе г. Сергѣевъ объяснилъ, что хозяйства жителей селъ, расположенныхъ по лѣвому берегу, часто удалены отъ береговъ Волги до 70 в. На картѣ мы видимъ лишь большія села, но не видимъ массы разбросанныхъ хуторовъ, которыхъ по лѣвой сторонѣ насчитывается до 700.

В. А. Нефедьевъ. Надо узнать: дѣйствительно ли дорога будетъ проходить по тѣмъ мѣстамъ, которыя заслуживаютъ этого по своей производительности, и дѣйствительно ли она будетъ обслуживать край.

Х. Н. Сергѣевъ. Мѣстность, по которой пройдетъ дорога, не пустынна; здѣсь имѣются казенныя оброчныя статьи, арендуемыя крестьянами, платящими за нихъ до 300 т. руб.

Г. Склабинскій указалъ односторонность доклада г. Сергѣева: докладчикъ критикуетъ только матеріалъ нѣкоторыхъ правобережныхъ, но оставилъ въ покоѣ данныя, представляемыя лѣвобережниками; между тѣмъ извѣстное постановленіе думы и ея ходатайство, да и вообще мнѣнія лѣвобережниковъ опираются на записку Ряз.-Уральскаго об-ва, поданную Министру Финансовъ; записка же эта содержитъ частью явно невѣрныя свѣдѣнія, или же противорѣчитъ тому, что впослѣдствіи утверждалъ агентъ этой дороги, г. Владимірскій, напримѣръ, въ чрезвычайно серьезномъ обстоятельствѣ—о высотѣ тарифовъ.

Х. Н. Сергѣевъ. Ряз.-Уральская дорога доставила лишь предварительныя свѣдѣнія; во исполненіе циркуляра Мин. Финансовъ, обязательнаго для всѣхъ ходатайствующихъ о проведеніи дорогъ, она привела въ своей запискѣ стоимость теперешняго провоза грузовъ. Записка Ряз.-Урал. об-ва—это предварительная коммерческая записка, которая требуется отъ всѣхъ, входящихъ въ министерство съ ходатайствомъ о проведеніи жел. дороги.

В. И. Склабинскій. Записка Ряз.-Урал. об-ва совершенно ясно говоритъ о требованіи об-вомъ этимъ для себя усиленныхъ тарифовъ именно за разстояніе отъ Астрахани до Царицына и при томъ на главнѣйшій грузъ—рыбу; это уже доказано текстомъ самой записки.

Х. Н. Сергѣевъ. Намъ въ сущности нѣтъ никакого дѣла до того, какіе именно тарифы будутъ, также какъ и до того, во сколько именно обойдется дорога предпринимателю. Г. Малышевъ, напр., старается доказать, что размѣръ тарифовъ будетъ зависѣть отъ стоимости сооруженія дороги и въ зависимости отъ длины ея.

Г. Склабинскій. Ничего такого г. Малышевъ ни въ докладахъ, ни въ статьяхъ своихъ не утверждаетъ; покажите намъ: гдѣ г. Малышевъ утверждалъ это?

Г. Сергѣевъ читаетъ двѣ выдержки изъ доклада г. Малышева.

Г. Склабинскій. Здѣсь говорится совсѣмъ о другомъ; г. Малышевъ очень хорошо знаетъ, что тарифы устанавливаются независимо отъ стоимости дорогъ; онъ лишь стремится доказать, что дешевизна или дороговизна постройки дорогъ существенно вліяетъ на выборъ направленія ихъ.

Членъ общества *Г. И. Лакинъ* (лѣсоводъ) остановилъ вниманіе собранія на успѣшныхъ результатахъ примѣненія искусственнаго орошенія въ степяхъ Царевскаго уѣзда по рѣкѣ Торгуну. Здѣсь имѣются казачьи участки. На одномъ изъ нихъ лѣтъ семь назадъ устроена плотина, задержавшая воды рѣки Торгуна на протяженіи около 25 верстъ. Задержанной водою пользуются для полива хлѣбопашныхъ земель, поднимая воду чигирями. Результаты такой мѣры получаются блестящіе: вмѣсто 40 пудовъ урожая десятина даетъ 150 и 200 пудовъ. Вслѣдъ за опытомъ искусственнаго полива небольшихъ полей крупнѣйшіе изъ тамошнихъ хлѣбопромышленниковъ, напр. Упрямовы, Ткаченко,—примѣнили паровую силу, беря воду изъ запруженнаго Торгуна. Въ смыслѣ урожая и эти предприниматели имѣютъ отличные результаты, но выгодность эксплоатаціи полива паровыми машинами совершенно парализуется дороговизною топлива, которое обходится слишкомъ дорого, потому что его приходится доставлять за много десятковъ верстъ. «Если бы черезъ Царевскій уѣздъ проходила жел. дорога, —сказалъ г. Лакинъ въ своемъ сообщеніи,—и топливо доставлялось бы туда дешевое, то примѣненіе паровыхъ машинъ къ орошенію стало бы выгоднымъ и безъ сомнѣнія получило бы тамъ значительное распространеніе». При дальнѣйшемъ развитіи своей мысли, г. Лакинъ охарактеризовалъ вообще громадную роль искусственнаго орошенія въ сухихъ степяхъ, которыя изъ безплодныхъ пустынь превращаются благодаря водѣ въ плодороднѣйшія пространства, что видно на примѣрѣ Мургабскаго Государева имѣнія.

Г. Склабинскій замѣтилъ, что въ Царевской степи найдется не много мѣстностей такихъ, какъ близъ Торгуна, воды котораго перехвачены плотиной.

Одинъ изъ присутствовавшихъ агрономовъ отвѣтилъ, что орошать поля можно и водой артезіанскихъ колодцевъ.

На эти и подобныя имъ заявленія послѣдовало возраженіе со стороны *г. Склабинскаго* въ томъ смыслѣ, что приводимые примѣры успѣха въ агрикультурѣ весьма интересны, но они прямаго отношенія къ желѣзнодорожному вопросу не имѣютъ; что сами желѣзнодорожники, проек-

тируя прямолинейное направленіе дороги, тѣмъ самымъ подчеркиваютъ и опредѣляютъ ея преимущественное транзитное значеніе; для сельскохозяйственныхъ же и фабричныхъ цѣлей дороги проектируются криволинейныя, чтобы захватить наибольшее число грузособирательныхъ пунктовъ; къ числу такихъ дорогъ лѣвобережная, очевидно, не принадлежитъ.

Г. Киселевъ. Вообще, надо основательно изслѣдовать тѣ мѣста, по которымъ пройдетъ дорога, а не брать среднія и общія цифры по всей губерніи.

Х. Н. Сергѣевъ. Цѣль моего труда, повторяю, заключалась лишь въ томъ, чтобы провѣрить и доказать ошибочность цифръ, приводимыхъ гг. Малышевымъ и Хлѣбниковымъ.

Г. Киселевъ. Вы говорите, что правая дорога пойдетъ по пустынной солончаковой степи, а лѣвая по населенной и плодородной; однако, это вѣрно только относительно части пути—по Царевскому уѣзду; между тѣмъ отъ Сеитовки дорога пойдетъ верстъ двѣсти по настоящей пустынѣ,—я былъ въ этой мѣстности съ проф. Мушкетовымъ и могу удостовѣрить, что своей безплодностью и безжизненностью она производитъ вполнѣ удручающее впечатлѣніе.

Г. И. Лакинъ. По правой сторонѣ идутъ преимущественно солончаки, а солончаки хуже для культуры, чѣмъ пески. Пески можно закрѣпить, причемъ въ концѣ-концовъ получатся и сѣнокосы, и рощи, какъ, напр., въ Царевскомъ уѣздѣ это уже и есть. Борьба съ песками не такъ страшна и очень возможна.

Г. Киселевъ. Отъ Сеитовки до Баскунчака есть тоже солонцы, на которыхъ и сидятъ киргизы. На картѣ можно видѣть, что и на лѣвой сторонѣ лежатъ громадныя площади солончаковъ.—Затѣмъ г. Киселевъ обратилъ вниманіе собранія на то, что въ сельско-хозяйственномъ отношеніи лѣвобережная жел. дорога если и можетъ имѣть значеніе, то лишь для земель Царевскаго уѣзда.

Г. Склабинскій дополнилъ мысль г. Киселева указаніемъ, что если рѣчь вести о необходимости жел. дороги собственно для сельскохозяйственныхъ нуждъ одного Царевскаго уѣзда, то гораздо лучше Астраханской эти нужды обслужитъ дорога, проектируемая, кажется, Уральскими заводчиками, на перерѣзъ плодороднѣйшей части Царевскаго уѣзда къ Царицыну. Во время преній г. Склабинскій, между прочимъ, отмѣтилъ странную постановку вопроса лѣвобережниками. «Не смотря на то, что вы заявляете о своемъ безпристрастіи и о томъ, что вы желаете лишь выяснить, насколько фактическіе доводы по желѣзнодорожному вопросу вѣрны, вы, однако, критикуете только доводы гг. Малышева и Хлѣбникова и совсѣмъ не критикуете доводы противниковъ гг. этихъ авторовъ»,— сказалъ г. Склабинскій г. Сергѣ-

еву; «сами вы утверждаете, что многія существенныя данныя по желѣзнодорожному вопросу далеко еще не разработаны; но если это такъ, если этихъ существеннѣйшихъ данныхъ еще не установлено, какое же право вы имѣете предрѣшать вопросъ о несомнѣнности преимуществъ лѣвобережной дороги? Вы, какъ всѣмъ извѣстно, — лѣвобережникъ; и если вы серьезно относитесь къ вопросу, то, вѣроятно, основали свои убѣжденія въ исключительной пользѣ лѣвобережнаго пути на несомнѣнныхъ и продуманныхъ данныхъ; иными словами, въ рукахъ вашихъ, иначе—въ рукахъ лѣвобережниковъ, уже имѣются всѣ данныя, по которымъ можно составить точное заключеніе о его преимуществахъ; но какъ совмѣстить это съ вашими же заявленіями о томъ, что въ желѣзнодорожномъ вопросѣ самые главные пункты еще не выяснены? Вѣдь что-нибудь изъ двухъ одно: или преимущества лѣваго берега уже доказаны, тогда нѣтъ надобности въ десятитысячныхъ ассигновкахъ на собираніе доказательствъ этого преимущества,—или же они не доказаны,—тогда не должно провозглашать себя сторонникомъ этихъ недоказанныхъ преимуществъ». Въ этомъ предрѣшеніи вопроса кроется, по мнѣнію г. Склабинскаго, источникъ самыхъ серьезныхъ опасностей для города въ будущемъ. Еслибъ навѣрное можно было теперь же сказать, что лѣвобережное направленіе возьметъ верхъ надъ правобережнымъ въ правительственныхъ сферахъ, тогда всѣ наши хлопоты, сужденія и изысканія — не нужны; но мы не знаемъ, какое направленіе будетъ избрано; что же получится для города при его стремленіи держаться только лѣваго берега, если концессію отдадутъ правобережному строителю? Легко можетъ случиться очень плохая вещь: жел. дорога конечнымъ пунктомъ будетъ имѣть какую-нибудь Солянку! Тогда Астраханцы, конечно, спохватятся и станутъ просить, чтобъ имъ дали станцію въ самомъ городѣ и устроили переправу или мостъ черезъ Волгу. Какой получится отвѣтъ, — предугадать не трудно; намъ скажутъ: «Вѣдь вы добивались только лѣвобережнаго пути, а относительно праваго вы ничего не просили; дѣло о концессіи рѣшено; если вамъ нужны станція и мостъ, стройте ихъ на свои средства». Вотъ чѣмъ городъ рискуетъ при своемъ одностороннемъ домогательствѣ! Я же съ своей стороны полагаю, что слѣдовало бы держаться иного образа дѣйствій. Если бы мы убѣдились изслѣдованіемъ въ преимуществахъ лѣвобережнаго направленія, то намъ слѣдовало бы просить у Правительства эту дорогу, но съ оговоркой, что буде ея не дадутъ, то пусть, въ уваженіе интересовъ г. Астрахани, обяжутъ правобережнаго предпринимателя устроить главную станцію въ городѣ и соединить берега Волги удобной переправой. Если же мы этого не сдѣлаемъ и не предусмотримъ, то на самихъ желѣзнодорожниковъ уже надежда плоха: въ ихъ глазахъ Астрахань имѣетъ только

грузовое, а не пассажирское значеніе, и грузы имъ подадутъ и на Солянку».

Г. Сергѣевъ замѣтилъ, что вѣчныхъ концессій теперь никому не даютъ, не дадутъ и Юго-Восточному обществу.

Г. Склабинскій возразилъ, что вѣчныхъ концессій никогда и не давали, а дѣло-то въ томъ, что можно непоправимо опоздать.

По окончаніи преній, предсѣдатель секціи *П. М. Никольскій* сообщилъ, что сдѣланный докладъ будетъ напечатанъ, и дальнѣйшее обсужденіе его можетъ пойти впослѣдствіи; что же касается предложенія г. Склабинскаго—о принятіи Петровскимъ Обществомъ активнаго участія въ разработкѣ желѣзнодорожнаго вопроса, то это предложеніе будетъ Обществомъ обсуждено. Затѣмъ постановлено благодарить докладчика. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 16 и 17 апрѣля №№ 81 и 82).

Въ состоявшемся 14 апрѣля, при довольно большомъ стеченіи слушателей, засѣданіи секціи натуралистовъ Петровскаго Общества Х. Н. Сергѣевъ прочиталъ свойдокладъ «По желѣзнодорожному вопросу». По окончаніи раздались апплодисменты. Затѣмъ, послѣ перерыва, предсѣдатель секціи *П. М. Никольскій* предложилъ присутствовавшимъ высказаться по поводу прочитаннаго.

Х. Н. Сергѣевъ. Прошу высказаться относительно примѣненнаго въ докладѣ метода и приведенныхъ въ немъ статистическихъ данныхъ; чтобы не разбрасываться, удобнѣе обсудить одну изъ частей—о рыболовствѣ, скотоводствѣ и т. д.; я докажу, что пользовался вполнѣ достовѣрными, не подлежащими сомнѣнію, матеріалами и что при своихъ выкладкахъ бралъ минимальныя цифры.

В. И. Склабинскій. Вы критикуете мнѣнія и доводы гг. Хлѣбникова и Малышева, но ни тотъ, ни другой настоящаго собранія не посѣтили, мы-же, не имѣя подъ руками матеріаловъ, которыми они располагали, не въ состояніи возразить вамъ основательно, по пунктамъ,—тѣмъ болѣе, что докладъ г. Малышева, строго говоря, былъ контръ-докладомъ на записку Ряз.-Ур. об-ва; очень можетъ быть, что и г. Малышевъ руководствовался тоже оффиціальными данными, во всякомъ случаѣ возражать за него мы не можемъ; сравнительную оцѣнку приводимыхъ въ докладахъ матеріаловъ можно сдѣлать только послѣ тщательнаго изслѣдованія источниковъ, изъ которыхъ они взяты, а сдѣлать это въ настоящемъ засѣданіи немыслимо; въ сущности въ докладѣ вашемъ повторяются только прежнія возраженія гг. Хлѣбникову и Малышеву; нельзя не поставить докладчику въ упрекъ, что онъ не потрудился заблаговременно опубликовать въ газетахъ хотя-бы только свои тезисы.

Х. Н. Сергѣевъ. Я съ удовольствіемъ-бы это сдѣлалъ, но при составленіи доклада все накапливался новый матеріалъ, и я проработалъ до дня засѣданія; прошу разсмотрѣть одну изъ деталей доклада.

Г. Киселевъ. Очень важно знать сравнительное протяженіе обѣихъ проектируемыхъ линій и картину мѣстности, по которой онѣ пройдутъ.

Х. Н. Сергѣевъ (приглашая посмотрѣть эти линіи на картѣ). Существуютъ два проекта лѣвобережной дороги: ближе къ берегу—въ 510 верстъ и прямолинейной—въ 439 верстъ; о правобережной-же дорогѣ ровно никакихъ данныхъ не имѣется; говорятъ, что протяженіе ея 382 в. и что она отойдетъ отъ берега верстъ на 30—40.

Кто-то. Мѣстами до 70 верстъ.

Х. Н. Сергѣевъ. Чтобы вѣрно судить о лѣвобережной, нужно еще имѣть въ виду, что на картѣ не показано массы хуторовъ, а ихъ насчитывается до 700; дорога пройдетъ чрезъ казенныя оброчныя статьи Царевскаго уѣзда, дающія до 270 т. въ годъ аренды, и охватитъ районъ въ 400 хуторовъ.

Г. Нефедьевъ. Въ высшей степени важно знать: дѣйствительно-ли дорога будетъ обслуживать производительный районъ?

Х. Н. Сергѣевъ. Исчерпать вопросъ о дорогѣ—задача для меня непосильная; я старался только выяснить неудовлетворительность данныхъ въ защиту правобережнаго пути и доказать, что цифры гг. Хлѣбникова и Малышева не выдерживаютъ критики; вообще-же вопросъ о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія подлежитъ дальнѣйшей разработкѣ.

В. И. Склабинскій. У васъ самихъ нѣтъ главнаго, основного—нѣтъ твердаго убѣжденія въ выгодности именно лѣвобережной дороги, нѣтъ неопровержимыхъ доказательствъ; имѣйся они на-лицо, городу не пришлось-бы тратить 10—12 т. на собираніе матеріаловъ; Петровскому Обществу слѣдуетъ самостоятельно заняться безпристрастной и всесторонней разработкой вопроса, пригласивъ для того всѣ мѣстныя интеллигентныя силы и распредѣливъ между ними работу по спеціальностямъ, тогда, можетъ быть, что-нибудь выйдетъ, придемъ къ окончательному рѣшенію, теперь же данныя разрабатываются съ тенденціозной цѣлью—каждая изъ спорящихъ сторонъ силится только доказать свою правоту и побить противниковъ, почему одни данныя отбрасываетъ, а другія искусственно притягиваетъ за уши; такой образъ дѣйствій приличенъ для какого-нибудь Ряз.-Ур. об-ва, добивающагося концессіи, а не для общества изслѣдователей Астраханскаго края.

Х. Н. Сергѣевъ. Ничего подобнаго; никакихъ данныхъ я за уши не тянулъ, а только, на основаніи оффиціальныхъ матеріаловъ, доказываю, что докладамъ г. Малышева ошибочно придали большое значеніе

и что его доводы этого не заслуживаютъ, какъ построенные на невѣрныхъ цифрахъ и соображеніяхъ,--вотъ моя цѣль.

В. И. Склабинскій. Безпристрастную оцѣнку нужно сдѣлать всѣмъ имѣющимся матеріаламъ—за и противъ лѣвобережной дороги, только тогда выяснится правда; полемики и безъ того было уже слишкомъ много, для нея не стоило намъ теперь и собираться.

Х. Н. Сергѣевъ. Путемъ критики только и можно выяснить дѣло всесторонне; я указалъ на ошибочность доводовъ правобережниковъ, пусть теперь они докажутъ противное; въ приложеніяхъ къ Городовому Положенію я случайно нашелъ циркуляръ министерства путей сообщенія о порядкѣ возбужденія ходатайствъ относительно выдачи разрѣшенія на производство желѣзнодорожныхъ изысканій; этого циркуляра, вѣроятно, и придерживалось Ряз.-Ур. об-во, представляя свою предварительную коммерческую записку, въ которой тарифы, согласно циркуляра, исчислены по существующимъ у насъ теперь цѣнамъ на перевозку водою и гужевымъ способомъ; записка представлена въ 1895 г., изысканія-же дороги окончены въ 1896 г., такимъ образомъ цифры въ запискѣ на тарифъ будущей дороги, а стоимость перевозки въ настоящемъ; утверждая противное, правобережники дѣлаютъ большую ошибку и ихъ доводы поэтому невѣрны.

В. И. Склабинскій. То, что вы говорите, давно извѣстно и мнѣ, и другимъ; Ряз.-Ур. об-во, представляя записку, хлопочетъ только о полученіи концессіи, а не о выясненіи полезности дороги,—это нужно имѣть въ виду.—При дальнѣйшихъ преніяхъ В. И. Склабинскій высказалъ, что до сихъ поръ при обсужденіи желѣзнодорожнаго вопроса у насъ не касались самыхъ главныхъ интересовъ—общегосударственныхъ, а они то и составляютъ ключъ къ разрѣшенію спора.

Х. Н. Сергѣевъ. Никто въ этомъ и не сомнѣвается, но наша-то задача исчерпывается только представительствомъ мѣстныхъ пользъ и нуждъ, о государственныхъ же насъ и не спросятъ.

В. И. Склабинскій. Все же необходимо знать ихъ и принимать въ соображеніе; гдѣ гарантія въ томъ, что Ряз.-Ур. об-во доведетъ дорогу до Астрахани, а не оборветъ ее хоть у Сеитовки? общество ничего не потеряетъ, городъ-же лишится многаго; можно возбуждать ходатайство о предпочтительности лѣвобережнаго пути, но съ извѣстными оговорками и съ указаніемъ того, что необходимо сдѣлать для города въ случаѣ постройки правобережной; поступая иначе, сильно рискуемъ; биржевой комитетъ три раза уже высказался за правобережное направленіе,—нужно не забывать этого.

Х. Н. Сергѣевъ (читая письмо г. Солина). Сказано: «безъ указанія направленія».

В. И. Склабинскій. Это при Солинѣ, а я говорю о томъ, что было при Орѣховѣ.

Х. Н. Сергѣевъ. Не слыхалъ, не знаю.

Г. И. Лакинъ. Въ Царевскомъ уѣздѣ съ каждымъ годомъ развивается поливное хлѣбопашество, и результаты искусственнаго орошенія оказались блестящими:—получается отъ 150 до 200 п. пшеницы съ одной десятины (сослался на Торгунъ, казенную статью); препятствіемъ служитъ только дороговизна топлива для нагнетательныхъ насосовъ, подающихъ воду изъ запрудъ на поля; если жел. дорога пройдетъ вблизи и доставитъ дешевое топливо, то Царевскій уѣздъ при поливномъ хозяйствѣ можетъ дать, вмѣсто теперешнихъ двухъ, до пяти милліоновъ пудовъ въ годъ цѣннѣйшаго хлѣба—пшеницы.

Г. Соколовскій. Можно увеличить число водохранилищъ, устроить, наконецъ, артезіанскіе колодцы; Мургабское Государево имѣніе сдѣлалось необычайно плодороднымъ, благодаря единственно только искусственному орошенію.

Затѣмъ возникли сужденія о почвѣ лѣваго и праваго береговъ.

Г. И. Лакинъ, ссылаясь на успѣшность произведенныхъ уже въ нашей губерніи опытовъ, проводилъ ту мысль, что при умѣломъ укрѣпленіи и засѣвѣ сыпучіе пески «не такъ страшны, какъ солонецъ», изъ котораго состоитъ калмыцкая степь, и что песчаныя мѣстности современемъ нетрудно превратить въ плодородныя, цвѣтущія.

Г. Лакину возразили, что и земли, «на которыхъ сидятъ киргизы», также состоятъ по большей части изъ солончаковъ, непригодныхъ для сельско-хозяйственной культуры.

П. М. Никольскій. Нужно поблагодарить докладчика и заняться дальнѣйшею разработкою вопроса.

В. И. Склабинскій. Съ этою цѣлью слѣдовало бы назначить особое собраніе общества и обсудить планъ работъ обстоятельно.

П. М. Никольскій. Внесите объ этомъ предложеніе, соберемъ.

Тѣмъ пренія (мы передали наиболѣе существенное) и закончились. Было 11 час. веч. Многіе изъ публики къ тому времени уже разошлись. („Астрах. Вѣстникъ“ 1898 г. 16 апрѣля № 2708).

CCX.

Письмо въ редакцію «Астраханскаго Листка».

(Три поправки къ отчету о преніяхъ по поводу доклада Х. Н. Сергѣева).

М. г. г. редакторъ!

Позвольте внести три небольшихъ поправки въ отчетъ о преніяхъ по поводу моего доклада. 1) Мнѣ приписано мнѣніе, что «*доходность* отъ скотоводства по правой сторонѣ Волги равняется 1.300 т. *рублямъ*, а по лѣвой—въ $2^1/_2$ раза больше». На самомъ дѣлѣ было сказано: «по правому берегу въ 1896 году было 1.038 т. *головъ* скота, по лѣвому берегу 2.616,000 головъ, т. е. въ $2^1/_2$ раза больше». Эти цифры, значитъ, касались не *распредѣленія* доходности отъ скотоводства по правому и лѣвому берегу, а числа головъ скота. 2) Г. Киселевъ, говоря о степяхъ лѣвой и правой стороны, явно, не мнѣ возражалъ, такъ какъ я ни о солончакахъ, ни о пескахъ правой и лѣвой стороны параллелей не проводилъ. 3) Затѣмъ мнѣ приписаны слова: «Намъ въ сущности нѣтъ никакого дѣла до того, какіе именно тарифы будутъ, также какъ и до того, во сколько именно обойдется дорога предпринимателю». Тутъ маленькая неполность, вполнѣ понятная при нестенографическомъ отчетѣ. Рѣчь шла о требованіи тарифовъ Ряз.-Уральскаго об-ва. Я на это и замѣтилъ, что намъ въ сущности мало дѣла до требованій и желаній Ряз.-Урал. об-ва; это акціонерное общество, *какъ и всякій купецъ, можетъ запрашивать*. Мы въ нашихъ ходатайствахъ можемъ просить и о нормальныхъ тарифахъ. Мы вѣдь ровно ничего не знаемъ и о требованіи тарифовъ Юго-Восточнаго об-ва. Все, что намъ о правобережной дорогѣ и о намѣреніяхъ Юго-Восточнаго об-ва извѣстно, такъ это только изъ доклада г. Малышева. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 19 апрѣля № 84).

Х. Н. Сергѣевъ.

CCXI.

По поводу доклада Х. Н. Сергѣева.

(Письмо въ редакцію «Астраханскаго Листка»).

На состоявшійся 14 апрѣля въ залѣ реальнаго училища докладъ Х. Н. Сергѣева о направленіи Астрах. жел. дороги собралось довольно много публики, хотя далеко не въ такомъ количествѣ, какъ на доклады по тому же предмету гг. Малышева и Бернардъ,—отчасти, мо-

жетъ быть, потому, что многіе не ожидали отъ доклада ничего новаго, да и оскомину онъ набилъ порядочно. Докладъ г. Сергѣева, носящій характеръ полемическій и поэтому страдающій недостатками такого рода произведеній, въ общемъ составленъ недурно. Однако, слѣдуетъ сказать, что въ нѣкоторыхъ пунктахъ довольно удачно полемизируя съ «правобережникомъ» г. Малышевымъ, «лѣвобережникъ» г. Сергѣевъ и самъ дѣлаетъ не мало промаховъ и статистическихъ ошибокъ. Пока укажемъ хотя на слѣдующія: 1) опровергая цифровыя данныя «правобережника» г. Малышева, г. Сергѣевъ этимъ вовсе не доказываетъ, что дорога не должна быть проведена по правому берегу, а непремѣнно по лѣвому, какъ это угодно докладчику; онъ только указываетъ на неточность данныхъ г. Малышева — и больше ничего. 2) Доводы, почерпнутые г. Сергѣевымъ изъ области сельскаго хозяйства, въ пользу лѣвобережнаго направленія, далеко неточны, а слѣдовательно и неубѣдительны: а) *Хлѣбопашество.* Цифра вывоза хлѣба изъ Царевскаго уѣзда взята совершенно произвольно;—продовольственной нормою г. Сергѣевымъ взятъ «голодный паекъ»—13 пуд., тогда какъ minimum'омъ въ статистикѣ на каждаго человѣка считается $27^1/_2$ пуд. въ годъ. Затѣмъ одинъ Царевскій уѣздъ не составляетъ всей Астрах. губерніи, которая живетъ въ значительнѣйшей части привознымъ хлѣбомъ. б) *Бахчеводство.* Г. Сергѣевъ забылъ, что 10 милл. арбузовъ, поспѣвая въ іюнѣ-августѣ, могутъ отлично проѣхать по Волгѣ, не прибѣгая къ помощи жел. дороги; во всякомъ же случаѣ надо доказать, что имъ гораздо выгоднѣе проѣхаться по жел. дорогѣ. в) *Скотоводство* въ губерніи, главнымъ образомъ, *кочевое,* т. е. имѣющее весьма мало значенія для доходности жел. дороги. Даже въ такихъ губерніяхъ, какъ, напр., Нижегородская и Московская, часто можно наблюдать, что гурты скота идутъ параллельно съ полотномъ желѣзной дороги, не прибѣгая къ ея услугамъ, верстъ по 300—400 до мѣста сбыта. Что касается доводовъ г. Сергѣева по *каменноугольной и нефтяной* промышленности, то они будутъ имѣть только тогда цѣну, когда Астрахань *будетъ соединена съ Кавказомъ* непрерывнымъ желѣзнодорожнымъ сообщеніемъ и то при условіи меньшаго пробѣга груза чрезъ Астрахань во внутреннія губерніи Имперіи сравнительно съ линіей—Владикавказъ-Ростовъ-Москва.

Вообще, докладъ г. Сергѣева еще разъ доказалъ, что Астраханцы до тѣхъ поръ не разрѣшатъ сколько-нибудь сносно желѣзнодорожный вопросъ, *пока не выйдутъ изъ области полемики.* Отложимъ болѣе детальный разборъ доклада г. Сергѣева, такъ какъ у насъ его нѣтъ подъ руками, а вмѣстить въ себѣ сразу всѣ цифровыя данныя можетъ только какая нибудь спеціально желѣзнодорожная право или лѣвобережная голова. Подождемъ, когда докладъ будетъ напечатанъ.

Пренія по докладу г. Сергѣева велись какъ-то вяло, а на предложенія его высказаться о докладѣ въ смыслѣ методологическомъ и статистическомъ послѣдовало гробовое молчаніе. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 19 апрѣля № 84).

А.

CCXII.

Отвѣтъ на письмо г. А.

(Письмо въ редакцію «Астраханскаго Листка»).

М. г. г. редакторъ!

Въ отвѣтъ на письмо г. А. по поводу моего доклада (№ 84 «Листка») прошу удѣлить мѣсто нижеслѣдующимъ строкамъ.

Г. А. ставитъ мнѣ въ вину, что я не доказалъ своимъ докладомъ преимущество лѣвобережнаго направленія. Это, конечно, можетъ быть, и очень дурно съ моей стороны, но докладъ долженъ прежде всего отвѣтить той задачѣ, которую онъ себѣ намѣтилъ. А задача моего доклада была лишь та, чтобъ доказать, что преимущества правобережной дороги основаны на цифрахъ недостовѣрныхъ и часто совершенно ложныхъ, противорѣчащихъ даже тому, что даютъ оффиціальные источники.

Все, что писалось и говорилось г. Малышевымъ и г. Хлѣбниковымъ, было принято на вѣру; мало того, что нѣкоторые на основаніи этихъ, съ вѣтру взятыхъ, данныхъ за ночь измѣнили свой взглядъ на желѣзнодорожный вопросъ, но уже и стали упрекать лѣвобережниковъ, что они «не хотятъ слушать никакихъ резоновъ».

Вотъ я и подѣлился результатами провѣрки этихъ резоновъ. Я хотѣлъ показать, что тѣ мотивы, которые дѣлаютъ насъ лѣвобережниками, остаются въ полной силѣ, и соображенія ни г. Малышева, ни г. Хлѣбникова не суть таковы, чтобы пошатнуть эти мотивы. А мотивы эти вкратцѣ суть: 1) Въ два съ половиной раза большая населенность лѣвобережья. 2) Большая производительность лѣвобережья въ данную минуту. 3) На лѣвомъ берегу на лицо рядъ элементовъ къ дальнѣйшему развитію края и къ возникновенію новыхъ отраслей промышленности. 4) Наконецъ, лѣвобережная дорога ближе соединяетъ насъ съ промышленнымъ центромъ Россіи.

По поводу втораго возраженія г. А., что цифра вывоза хлѣба изъ Царевскаго уѣзда взята мною произвольно, я бы попросилъ г. А.

дать намъ цифру вывоза, взятую непроизвольно. Тогда по сему предмету можетъ быть болѣе плодотворенъ обмѣнъ мнѣній. Съ своей стороны я употребилъ методъ, оффиціально принятый для подобныхъ исчисленій.

Въ ожиданіи же этого исчисленія г. А., отвѣчу ему на слѣдующія его строки: «продовольственной нормой г. Сергѣевымъ взятъ «голодный паекъ» --13 пудовъ *), тогда какъ minimum'омъ въ статистикѣ на каждаго человѣка считается 27½ пуд. въ годъ».

Я не знаю, на кѣмъ составленную статистику ссылается г. А., только несомнѣнно, что по такой статистикѣ пришлось бы нашу матушку Россію, житницу Европы, изъ разряда страны, экспортирующей хлѣбъ, перевести въ разрядъ странъ, импортирующихъ хлѣбъ.

При продовольственной нормѣ minimum въ 27½ пудовъ на человѣка не только невозможенъ былъ бы вывозъ хлѣба и въ годы удовлетворительнаго урожая, но даже при такомъ урожаѣ не хватало бы хлѣба на продовольствіе жителей Имперіи.

Это не трудно доказать.

Возьмемъ 1896 годъ. Урожай этого года по Россіи признанъ Центральнымъ Статистическимъ Комитетомъ министерства внутр. дѣлъ (Статистика Россійской Имперіи XXXVI) среднимъ и удовлетворительнымъ. За отчисленіемъ количества зерна, необходимаго для обсѣмененія полей, чистый вѣсовой остатокъ всѣхъ хлѣбовъ (кромѣ картофеля) сбора 1896 г. составляетъ въ 71 губерніяхъ и областяхъ 2.651,139,400 пудовъ или 26,72 п. на душу обоего пола *внѣ городскаго* населенія.

Слѣдовательно, считая съ городскимъ населеніемъ Россіи, получимъ на душу менѣе 24 пудовъ. Т. е., по минимальной нормѣ г. А. въ 27½ пудовъ на душу, урожай 1896 г., считающійся удовлетворительнымъ, не только не далъ бы никакого свободнаго остатка для вывоза хлѣба за предѣлы Россіи, но даже не удовлетворилъ бы минимальной нормѣ для продовольствія населенія.

Между тѣмъ Россія, какъ всѣмъ извѣстно, даже изъ урожая голоднаго 1891 г. отпустила 158 милл. пудовъ, изъ урожая 1892 г. 356 милл. пуд., 1893—533 милл. пуд. и т. д. **).

Очевидно г. А., принимая за продовольственную норму 27½ пуд. на душу, да еще называя ее минимальной, пользовался очень дурнымъ руководствомъ по статистикѣ.

---

*) Но норма не мною придумана, а принимается въ разсчетъ не за «голодный паекъ», а за совершенно нормальный.

Авт.

**) Статистическія свѣдѣнія о внѣшней торговлѣ Россіи. Издан. департ. тамож. сборовъ.

Авт.

На остальные пункты замѣтки г. А. я отвѣчать не стану, такъ какъ думаю, что по напечатаніи моего доклада г. А. отъ своихъ возраженій откажется, какъ къ существу доклада не относящихся. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 22 апрѣля № 86).

Х. Н. Сергѣевъ.

CCXIII.

О хлѣбномъ пайкѣ.

(По поводу предыдущаго письма Х. Н. Сергѣева).

М. г. г. редакторъ!

Прочитавъ въ № 86 «Листка» статью, писанную г. Х. Сергѣевымъ, скажу прямо, что онъ пишетъ зря, будто можно прокормить мужика 13-ю пудами хлѣба въ годъ. Солдату въ мѣсяцъ отпускается хлѣба 2 пуд. 10 фун., по 3 ф. въ день; кромѣ того онъ ѣстъ ежедневно 2 сытныхъ блюда—щи съ говядиной и кашу съ масломъ; мужикъ же, рабочій особенно, въ посты пробавляется преимущественно только квасомъ и рѣдькой и при работѣ minimum съѣстъ въ день 4 ф. хлѣба. Откуда только г. Сергѣевъ взялъ норму эту—кормить мужика 13 пудами въ годъ? Если бы г. Х. Сергѣевъ обратился за справками къ любому каптенармусу, тотъ безъ церемоніи ему сказалъ бы, что г. Сергѣевъ ужасно... преуменьшаетъ: каптенармусы бываютъ очень недовольны, когда поступаютъ къ нимъ новобранцы, которымъ дается по приказанію начальниковъ въ первое время хлѣбъ безъ вѣсу, а иначе они отъ 3 фунтовъ будутъ голодны. («Астрахан. Листокъ» 1898 г. 25 апрѣля № 88).

Старый воинъ.

CCXIV.

Отвѣтъ на замѣтку г. Стараго воина.

Въ № 88 «Листка» по поводу принятой мною для продовольствія населенія нормы 13 пудовъ хлѣба (въ зернѣ), читаю слѣдующія убѣдительныя строки «Стараго воина»: «скажу прямо, что онъ (т. е. Х. Сергѣевъ) пишетъ зря, будто можно прокормить мужика 13 пудами

хлѣба въ годъ. Солдату въ мѣсяцъ отпускается хлѣба 2 п. 10 ф., по 3 ф. въ день; кромѣ того онъ ѣстъ ежедневно два сытныхъ блюда—щи съ говядиной и кашу съ масломъ; мужикъ же, рабочій особенно, въ посты пробавляется преимущественно только квасомъ и рѣдькой и при работѣ minimum съѣдаетъ въ день 4 фун. хлѣба. Откуда только г. Сергѣевъ взялъ норму эту—кормить мужика 13 пудами въ годъ?»

Съ кѣмъ почтенный «Старый *воинъ*» полемизируетъ, спрошу я въ свою очередь? Я этой нормы для мужика не бралъ, а взялъ среднюю норму для *всего* населенія уѣзда; въ этомъ, какъ каждый пойметъ, большая разница.

Г. Старый воинъ забылъ принять во вниманіе два обстоятельства.

Во первыхъ, что изъ 13 пудовъ зерна получается болѣе 13 пудовъ печенаго хлѣба, такъ называемый припекъ, который нельзя уравновѣсить потерей на размолѣ, такъ какъ, извѣстно, въ крестьянскомъ хозяйствѣ и размолъ идетъ въ хлѣбъ.

Во вторыхъ, Старый воинъ забылъ, что, говоря о продовольствіи населенія, подразумѣвается не только взрослый мужикъ, но вообще все сельское населеніе: съ дѣтьми, женщинами, стариками; при чемъ въ цифру населенія входятъ не только бѣдные, питающіеся преимущественно хлѣбомъ, но и зажиточные и богатые, которые хлѣба совсѣмъ мало потребляютъ.

Остановлюсь лишь на значеніи населенія незрѣлаго возраста для цифры средней продовольственной нормы.

Наука учитъ, что лишь приблизительно съ 20-лѣтняго возраста человѣка начинается наибольшее потребленіе пищи. Такъ, если за норму для взрослаго рабочаго взять 100 пищевыхъ единицъ, то, по исчисленіямъ извѣстнаго германскаго физіолога Рубнера (D.-Conrad. Hand. Staatsvissenschaft, томъ 4, стр. 833), для разнаго возраста потребуется слѣдующее число пищевыхъ единицъ:

Возрастъ	1 г.	2 г.	3 г.	4 г.	5 л.	6 л.
Число потребныхъ пищев. единицъ.	23,8	29,7	35,4	38,8	42,3	43,7
Возрастъ	**7 л.**	**8 л.**	**9 л.**	**10 л.**	**11 л.**	**12 л.**
Число потребныхъ пищев. единицъ.	45,7	46,4	47,8	49,2	54,4	59,6
Возрастъ	**13 л.**	**14 л.**	**15 л.**	**16 л.**	**17 л.**	**18 л.**
Число потребныхъ пищев. единицъ.	65,0	70,6	73,1	75,7	78,4	81,6

Въ среднемъ, слѣдовательно, для недостигшихъ 20-лѣтняго возраста потребуется всего приблизительно 50% того количества питательнаго вещества, которое нужно для вполнѣ сформировавшагося и въ полной силѣ человѣка. При этомъ, если еще принять во вниманіе, что число лицъ, недостигшихъ 20-лѣтняго возраста, составляетъ болѣе 40% населенія (ib. томъ 1, стр. 201), то станетъ понятно, что въ вопросѣ о продовольственной нормѣ *всего населенія* для вычисленія этой нормы не можетъ быть принимаемъ солдатскій паекъ или паекъ взрослаго мужика, да еще «пробавляющагося преимущественно только квасомъ и рѣдькой».

Если взрослые съѣдаютъ больше 13 пудовъ, то подростки вдвое меньше взрослыхъ, грудные совсѣмъ хлѣба не ѣдятъ, старики мало, болѣе зажиточные также меньше хлѣба потребляютъ.

Всѣ эти соображенія заставляютъ думать, что принимаемая Центральнымъ Статистическимъ Комитетомъ министерства внутреннихъ дѣлъ норма въ 13 пудовъ на человѣка есть именно то среднее количество хлѣба, которое *въ дѣйствительности* потребляется населеніемъ.

Будь-то иначе, существуй на самомъ дѣлѣ средняя продовольственная норма, какъ ее полагаетъ почтенный «Старый воинъ» или г. А., то, повторяю, Россія не только не могла бы вывозить хлѣбъ за границу, а должна была бы еще получать хлѣбъ изъ другихъ странъ. Это наглядно показываютъ цифры Центральнаго Статистическаго Комитета, приведенныя мною въ прошломъ письмѣ. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 12 мая № 2728).

CCXV.

Увѣдомленіе Министерства Внутреннихъ Дѣлъ о томъ, что разсмотрѣніе вопроса о проведеніи жел. дороги отъ Камышина до Астрахани отложено на неопредѣленное время, и статья „Астрах. Листка“ по этому поводу.

Министерство Внутреннихъ Дѣлъ увѣдомило г. Астраханскаго губернатора, въ отвѣтъ на ходатайство городской думы, что *разсмотрѣніе вопроса о проведеніи желѣзной дороги отъ Камышина до Астрахани отложено на неопредѣленное время.* («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 17 апрѣля № 2709.— «Астрах. Листокъ» 1898 г. 17 апрѣля № 82).

Нашимъ читателямъ извѣстно изъ вчерашней замѣтки о томъ, что вопросъ объ Астрах. жел. дорогѣ въ правительственныхъ сферахъ отложенъ разсмотрѣніемъ *на неопредѣленное время*.

Кому не извѣстно, что скрывается въ этой фразѣ: *„отложено на неопредѣленное время?“*

Это значитъ, что вопросъ на неопредѣленное время померъ, и надо ждать его чудеснаго воскресенія.

Такой исходъ *желѣзнодорожной распри* былъ предсказанъ г. Астраханскимъ губернаторомъ, генералъ-лейтенантомъ М. А. Газенкампфомъ, 7 октября прошлаго года. Его Превосходительство, открывая извѣстное совѣщаніе по желѣзнодорожному вопросу, произнесъ буквально слѣдующія слова:

«.... *Желѣзнодорожный вопросъ, по моимъ свѣдѣніямъ, стоитъ такъ, что если будутъ отстаивать непремѣнно лѣвую (сторону), то дороги не дадутъ вовсе, отложатъ въ дальній ящикъ*».

Предсказаніе это, сдѣланное только семь мѣсяцевъ назадъ, уже исполнилось. Астраханцы теперь могутъ вспомнить и заключительныя слова М. А. Газенкампфа, сказанныя по окончаніи совѣщанія:

«Я выхожу изъ сегодняшняго засѣданія окончательно убѣжденнымъ сторонникомъ правобережнаго направленія. Но никто не можетъ упрекнуть меня въ пристрастіи: своего убѣжденія никому не навязываю. И раньше я сдѣлалъ все, отъ меня зависящее, чтобы помочь городской депутаціи хлопотать о лѣвобережной линіи, и теперь готовъ содѣйствовать ей, чѣмъ могу; но не могу поступиться и моимъ собственнымъ убѣжденіемъ: *не правобережная дорога, а отсрочка ея постройки на неопредѣленное время погубитъ Астрахань*».

Слова такихъ дѣятелей, какъ Начальникъ губерніи, на вѣтеръ не бросаются. Когда Его Превосходительство, несомнѣнно, въ качествѣ лица, освѣдомленнаго о ходѣ дѣлъ въ центральныхъ учрежденіяхъ, предрекалъ исходъ лѣвобережныхъ домогательствъ, то—какъ мы теперь видимъ—онъ указывалъ лишь на то, что зналъ.

Но вѣдь «мы» всегда были «сами съ усами». «Мы» вообще не желаемъ сообразоваться ни съ общимъ ходомъ дѣлъ въ государствѣ, ни съ добрыми совѣтами и указаніями компетентныхъ лицъ, ни съ опытомъ другихъ городовъ. «Мы» будемъ еще 100 лѣтъ задыхаться по 5—6 мѣсяцевъ въ году отъ бездорожья, «мы» дадимъ случай какому нибудь Петровску въ два-три года оторвать лучшіе куски отъ нашей торговли и грузоваго движенія, мы, какъ нарочно, сохранимъ самыя невозможныя условія жизни въ городѣ,—отобьемъ отъ него все, чѣмъ онъ можетъ привлечь развитое и культурное населеніе, словомъ, мы затормозимъ его развитіе, а то и вовсе убьемъ городъ, но за то «мы сами съ усами».

Спасибо вамъ великое, господа лѣвобережники! Послушаемъ, какими хитросплетеніями вы станете изворачиваться теперь, утопивъ городскіе и краевые интересы въ ложкѣ воды!.. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 18 апрѣля № 83).

CCXVI.

Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ.

(Сообщеніе о возбужденіи станицами I отдѣла Астрах. казачьяго войска ходатайства о проведеніи Астрахан. жел. дороги по правому берегу рѣки Волги).

Станицы Астрах. казачьяго войска не остались въ сторонѣ отъ движенія, поднятаго вопросомъ о проведеніи жел. дороги на Астрахань. Для станицъ представляется крайне невыгоднымъ лѣвобережное направленіе жел. дороги, такъ какъ оно, по ихъ мнѣнію, очень вредно отразится на благосостояніи всего правобережнаго населенія, а въ томъ числѣ и казаковъ. Поэтому станицы I отдѣла составили приговоры, которыми просятъ ходатайства о проведеніи жел. дороги по правому берегу р. Волги. Приговоры эти представлены наказному атаману. Несомнѣнно, жел. дорога оживитъ край и создастъ много новыхъ заработковъ для казаковъ. Но не подлежитъ также сомнѣнію, что она убьетъ одно изъ довольно видныхъ занятій, поддерживающихъ станицы, именно—*чумачество*. Такъ, напр., ходки въ Ставропольскую губернію почти прекратились съ проведеніемъ Царицынско-Тихорѣцкой жел. дороги, такъ какъ товары, которые перевозились чумаками на фурахъ, теперь слѣдуютъ этою дорогою. Тѣмъ же грозитъ чумачеству и будущая Царицынско-Астраханская жел. дорога. Но такъ какъ печальная участь чумачества неизбѣжна, то, конечно, станицы вполнѣ своевременно возбудили свое ходатайство. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 19 апрѣля № 84).

CCXVII.

Нарожденіе новой монополіи и новыхъ синдикатовъ.

(Указывается на возможность монополизаціи солянаго дѣла въ Россіи со стороны иностранныхъ обществъ, оперирующихъ въ Донецкомъ округѣ, и на необходимость, въ противодѣйствіе этой вредной для народнаго хозяйства затѣѣ, поднять развитіе солянаго дѣла въ низовьяхъ Поволжья чрезъ соединеніе Баскунчака и Элтона съ общею сѣтью жел. дорогъ Россіи).

Въ «С.-Петерб. Вѣдом.» за прошлый 1897 годъ въ № 352 была напечатана статья г. Леонтьева: «Вниманію съѣзда солепромышленниковъ» *), гдѣ авторъ, на основаніи близкаго личнаго знакомства съ состояніемъ соляной промышленности и торговли въ Астрах. губерніи, даетъ посильныя указанія средствъ къ подъему солянаго дѣла въ низовьяхъ нашего Поволжья **). Съ цифрами и фактами въ рукахъ г. Леонтьевъ наглядно обрисовалъ тѣ послѣдствія, которыя проистекаютъ для Астрах. края и всего Поволжья, благодаря оторванности Баскунчакскаго соляного озера отъ общей желѣзнодорожной сѣти, вслѣдствіе чего и регулированіе тарифа отъ различныхъ соляныхъ мѣсторожденій представлялось, видимо, если не невозможнымъ, то весьма затруднительнымъ. Между тѣмъ прямымъ результатомъ такого положенія дѣлъ является то, что міровыя соляныя богатства Баскунчака, а тѣмъ болѣе Элтона и др. самосадочныхъ озеръ, остающихся до сихъ поръ не соединенными желѣзными дорогами даже съ Волгою, обречены на относительную (и полную для Элтона) бездѣятельность по сравненію, напр., съ залежами Донецкой каменной соли и на пассивную роль въ народномъ обиходѣ нашего центра, т. е. того обширнѣйшаго района, который еще такъ недавно снабжался солью именно съ низовьевъ великой рѣки. Недавно, говоримъ мы, но не теперь, — такъ какъ въ настоящее время эта соль все энергичнѣе и безпощаднѣе вытѣсняется съ своихъ исконныхъ историческихъ рынковъ, уступая мѣсто по необходимости Бахмутской каменной соли, эксплоатируемой иностранными капиталистическими об-вами, не щадящими ни силъ, ни средствъ, чтобы нанести смертельный ударъ опасному конкуренту въ лицѣ природныхъ богатствъ Поволжья.

*) См. стран. 535—539 настоящаго «Сборника».

**) Въ свое время мы познакомили читателей съ этой статьей. Заимствуемъ настоящую, очень интересную для мѣстнаго края, статью изъ тѣхъ-же «Спб. Вѣдомостей» 1898 г. № 99.

Ред. «А. В.»

Странный рокъ тяготѣетъ надъ русской землей. И богата она, кажется, по всеобщему признанію, и полна она великихъ природныхъ сокровищъ, лежащихъ надъ землею, а не дается все это въ руки природныхъ русскихъ людей! Мы все какъ-то ходимъ кругомъ и около своихъ, Богомъ намъ данныхъ, богатствъ, мечтаемъ объ ихъ эксплоатаціи, даже иногда изслѣдуемъ ихъ и затѣмъ начинаемъ слезно плакаться на свою бѣдность, безпомощность и безсиліе... И длится вся эта скучная и печальная исторія до тѣхъ самыхъ поръ, пока «изъ-за моря, моря синяго» не явится какой нибудь бойкій и энергичный «варягъ», который изъ-подъ носа у насъ и даже при обязательномъ съ нашей стороны временномъ попустительствѣ не овладѣетъ нашими богатствами и ловко, умно и энергично, на нашихъ глазахъ, не дастъ имъ должнаго и необходимаго примѣненія и развитія. Вотъ тогда мы, встрепенувшись отъ глубокаго сна, точно прозрѣвъ заднимъ числомъ смыслъ совершившагося, начинаемъ роптать, кричать, что насъ, молъ, обидѣли, что насъ, дескать, притѣсняютъ и эксплоатируютъ, и въ концѣ концовъ спѣшимъ съ поклономъ по начальству, прося его поддержки и помощи. Но всѣ эти клики и взыванія по большей части бываютъ тщетны и запоздалы, ибо «варяги» крѣпко присосались къ своему дѣлу и, заручившись (гдѣ надо и какъ слѣдуетъ) гарантіями и обезпеченіями, тверды и непоколебимы въ своей позиціи. Мало того, пришельцы не только не смущены долетающими до нихъ воплями русскаго «обиженнаго» человѣка, но, будучи убѣждены, что послѣдній, кромѣ жалкихъ словъ, ни къ чему историческимъ опытомъ не пріученъ и ни на какую активную борьбу съ конкурентомъ не способенъ, не ограничиваются сдѣланнымъ ими захватомъ, но простираютъ свои замыслы и дальше, имѣя въ виду совершенно вытѣснить туземца-обывателя даже изъ насиженнаго имъ вѣковаго гнѣзда, гдѣ ему жилось доселѣ тепло и уютно и гдѣ онъ находилъ нужное ему пропитаніе.

За иллюстраціями ко всему сказанному далеко ходить не приходится: вспомнимъ судьбу нашей нефтепромышленности, которая въ ближайшемъ будущемъ, не сегодня такъ завтра, окажется въ рукахъ англійскихъ капиталистовъ; вспомнимъ судьбу нашей горной и каменно-угольной промышленности, состоящей на послугахъ бельгійскихъ капиталистовъ,—посмотримъ, наконецъ, на положеніе нашей соляной промышленности, составляющей нынѣ настоящую злобу дня Астрах. края...

Ставъ на защиту благополучія Астрах. соляныхъ богатствъ, г. Леонтьевъ въ своей статьѣ предсказывалъ, что «недалеко, какъ черезъ годъ, добыча соли на Баскунчакѣ будетъ низведена только до размѣровъ потребностей прибрежнаго населенія Поволжья, въ районѣ

отъ Сызрани до Астрахани (т. е. отъ трехъ до четырехъ милл. пудовъ), тогда какъ производительность двухъ иностранныхъ об-въ Донецкаго округа въ текущемъ уже году превыситъ 30 милл. пудовъ, прогрессивно увеличиваясь въ дальнѣйшемъ изъ года въ годъ». Что утвержденія г. Леонтьева не голословны и что они не являются плодомъ преувеличенія испуганной фантазіи заинтересованнаго въ дѣлѣ лица, лучше всего подтверждается тѣми фактами и соображеніями, которые можно найти въ докладной запискѣ Саратовскаго биржеваго комитета, поданной недавно г. Министру Финансовъ.

Комитетъ, подобно г. Леонтьеву, констатируетъ замѣчаемое изъ года въ годъ прогрессивное паденіе разработки неисчерпаемаго богатства соли безчисленныхъ самосадочныхъ Астрах. и Прикаспійскихъ озеръ, констатируетъ жестокую конкуренцію, которую здѣшняя соль встрѣчаетъ, благодаря разобщенности Баскунчакской жел. дороги съ общею сѣтью дорогъ государства, причемъ подчеркиваетъ то знаменательное нынѣ явленіе, что Бахмутская соль, вытѣсняя все болѣе и болѣе Баскунчакскую и Астраханскую соль, не смотря на привычку къ ней населенія и на лучшее качество послѣдней (по утвержденію Саратовскаго биржевого комитета), захватила внутренніе рынки ея сбыта и подошла уже къ Волгѣ. Въ настоящее время Бахмутская соль достигла г. Аткарска, Сарат. губ., находящагося въ 80 верст. по соединяющей его съ Саратовомъ линіи жел. дороги, угрожая въ недалекомъ будущемъ появиться и на Волгѣ, чѣмъ окончательно будетъ убита солепромышленность Баскунчакскихъ и Астрах. озеръ. Далѣе комитетъ, не ограничиваясь приведенными фактами, указываетъ и на средства, къ коимъ прибѣгаютъ хозяева Донецкихъ соляныхъ промысловъ для распространенія принадлежащей имъ соли на внутренніе рынки Россіи, въ ущербъ благосостоянія Поволжья. Оказывается, что иностранные капиталисты назначаютъ цѣны на соль не по стоимости самого товара, а въ зависимости отъ того, есть или нѣтъ въ данномъ районѣ конкурентъ Донецкой соли. Если онъ есть, то въ видахъ вытѣсненія его цѣна устанавливается хотя-бы прямо въ убытокъ, а гдѣ его нѣтъ, тамъ берется вдвое болѣе.

«Несомнѣнно, сказано въ запискѣ комитета, что такой способъ эксплоатаціи дѣла мало желателенъ въ экономическихъ интересахъ государства и ясно показываетъ намѣренія иностранныхъ об-въ сдѣлать для своей соли монополію и вытѣснить съ рынковъ конкурирующую соль, Баскунчакскую и Астраханскую». Догадка комитета о стремленіи иностранныхъ капиталистовъ къ монополіи находитъ себѣ въ настоящее время подтвержденіе и въ сообщеніи оффиціальнаго органа министерства финансовъ «Торгово-Промышленной Газеты», гдѣ въ № 48 сего года мы читаемъ: «По циркулирующимъ въ Кіевѣ весьма

достовѣрнымъ свѣдѣніямъ, группа Екатеринославскихъ предпринимателей скупила соль у всѣхъ солепромышленниковъ въ количествѣ нѣсколькихъ милл. пудовъ, съ цѣлью монополизировать соляную промышленность мѣстностей, расположенныхъ по теченію рѣки Днѣпра и его притоковъ. Вслѣдствіе этого цѣна на соль въ Екатеринославѣ уже теперь повысилась на 2 коп. на пудъ противъ обыкновеннаго уровня. Повышеніе это, несомнѣнно, отзовется неблагопріятно на Днѣпровской солепромышленности въ томъ смыслѣ, что доставка соли въ верховья Днѣпра, какъ то: Пинскъ, Мозырь и проч., а оттуда въ Литовскія губерніи станетъ невыгодною».

Въ приведенномъ сообщеніи главнымъ образомъ заслуживаетъ вниманія подчеркнутая тенденція капиталистовъ къ монополіи. Правда, пока рѣчь идетъ какъ будто лишь о юго-западѣ, но кто ручается, какія средства пускаются въ ходъ этими капиталистами, чтобы проникнуть въ центръ и на юго-востокъ, почему и не будетъ ничего удивительнаго, если въ недалекомъ будущемъ благодѣтельная иностранная монополія водворится и въ этихъ районахъ. А случиться это можетъ гораздо легче, чѣмъ въ Екатеринославѣ, оперирующемъ Крымскою солью, гдѣ многіе промыслы находятся при жел. дорогѣ. При оторванности Астрах. соляныхъ озеръ, Элтона и Баскунчака, отъ желѣзнодорожной сѣти, Донецкимъ капиталистамъ стоитъ лишь, послѣ закрытія Волжской навигаціи, дать распоряженіе своимъ агентамъ о пріобрѣтеніи всей имѣющейся на пристаняхъ Астрах. соли, для чего не потребуется даже значительнаго капитала, и вотъ Россія окажется вполнѣ въ рукахъ монополистовъ, въ лицѣ крупныхъ Донецкихъ солепромышленныхъ компаній. Сдѣлавъ закупку, они, конечно, ни въ тотъ, ни въ послѣдующій годъ не пустятъ этой соли въ продажу, а будутъ пріучать населеніе къ употребленію Донецкой каменной соли, поставляемой ими на извѣстные конкурентные рынки, въ первое время даже себѣ въ убытокъ. Такое положеніе дѣлъ отобьетъ, конечно, охоту у мелкихъ мѣстныхъ промышленниковъ къ разработкѣ Астрах. соляныхъ богатствъ, такъ какъ надъ ними всегда будетъ висѣть грозною тучею сознаніе, что ихъ предпріятія потерпятъ полное фіаско, въ виду имѣющихся въ рукахъ конкурентовъ запасовъ соли, которую тѣ именно въ видахъ конкуренціи всегда будутъ въ состояніи пустить въ продажу по минимальной цѣнѣ, прямо раззорительной для отдѣльныхъ лицъ. При нашей безпечности, ничего удивительнаго въ томъ не будетъ. Мы спохватимся и начнемъ усердно хлопотать о возстановленіи своихъ попранныхъ правъ лишь тогда, когда фактъ совершится и заварится такая каша, отъ которой жутко будетъ и народному, и государственному организму. Такъ непроще-ли и не цѣлесообразнѣе-ли, не ожидая этой катастрофы,

принять нужныя къ предупрежденію и пресѣченію зла мѣры сейчасъ, пока еще есть время и пока не поздно?

Вспомнимъ только, что еще въ 1881 государство отказалось отъ крупной статьи прихода въ своемъ бюджетѣ, уничтоживъ акцизъ на соль и тѣмъ давъ возможность всѣмъ предпринимателямъ, въ интересахъ удешевленія одного изъ самыхъ необходимыхъ продуктовъ народной жизни, разработки соли главнымъ образомъ на самосадочныхъ озерахъ, гдѣ добыча соли не требуетъ никакихъ особыхъ приспособленій, никакихъ обширныхъ капиталовъ. Въ этихъ-же интересахъ въ свое время была выстроена и казенная Баскунчакская жел. дорога, долженствовавшая соединить міровыя соляныя богатства Астрах. губерніи съ великой рѣкой и никоимъ образомъ не обреченная, въ интересахъ государственнаго фиска, на бездоходность и жалкое прозябаніе.

Эти мѣропріятія Правительства, направленныя къ подъему народнаго благосостоянія и принаровленныя къ удешевленію его питательныхъ продуктовъ, въ свое время были радостно привѣтствованы, какъ мѣры благодѣтельныя и мудрыя. Прошло не много лѣтъ, и что же мы видимъ въ настоящее время? Мы снова стоимъ въ недоумѣніи около соляного дѣла въ Россіи и наблюдаемъ въ этой промышленной области такія осложненія, которыя и не снились иниціаторамъ отмѣны соляного акциза. Оказывается на дѣлѣ, что за это время случилось нѣчто совершенно невѣроятное и идущее прямо въ разрѣзъ съ экономической политикой русскаго строя. Вмѣсто прогрессивнаго удешевленія необходимаго продукта въ народной жизни, чего слѣдовало ожидать, въ зависимости отъ разработки новыхъ соляныхъ источниковъ и предоставленія возможности заняться разработкой соли на старыхъ промыслахъ, мы наблюдаемъ уже въ нѣкоторыхъ районахъ (напр., въ Екатеринославской губ.) его вздорожаніе; вмѣсто свободной конкуренціи и общедоступности разработки соли, мы присутствуемъ при рожденіи грозныхъ синдикатовъ; вмѣсто расцвѣта природныхъ русскихъ богатствъ и обогащенія русской казны, мы видимъ лишь обогащеніе иностранныхъ энергичныхъ капиталистовъ, обнищаніе мѣстнаго Астрах. населенія, находившаго себѣ доселѣ пропитаніе около соляныхъ источниковъ губерніи, и паденіе той самой промышленности, ради которой нѣкогда государство понесло столько жертвъ. И произошло все это главнымъ образомъ благодаря тому, что хотя акцизъ на соль и былъ уничтоженъ, что хотя добываніе соли съ самосадочныхъ озеръ стало общедоступнымъ, но параллельно съ этимъ не были созданы благопріятныя условія эксплоатаціи соляныхъ озеръ соединеніемъ ихъ съ общею сѣтью дорогъ остальной Россіи. Воистину неисповѣдимы судьбы русской жизни! Все у насъ какъ то выходитъ нелѣпо и шиворотъ на

выворотъ... Но, слова Богу, есть еще время опомниться, и нашлись люди, которые своевременно подняли крикъ: caveant consules!

Извѣстно, каковы, по мнѣнію г. Леонтьева, должны бы быть тѣ мѣропріятія, которыя неотложно надо пустить въ обращеніе, чтобы дать выходъ замкнутымъ нынѣ въ тѣсный кругъ соляным міровымъ богатствамъ Астрах. края. Мѣропріятія эти сводятся главнымъ образомъ къ соединенію соляныхъ источниковъ Волги съ общею сѣтью русскихъ жел. дорогъ, а также къ уравненію тарифныхъ ставокъ на соль какъ Поволжской, такъ и Донецкой. Объ уравненіи тарифныхъ ставокъ ходатайствуетъ передъ г. Министромъ Финансовъ и Саратовскій биржевой комитетъ.

Мѣры, предлагаемыя биржевымъ комитетомъ по уравновѣшиванію интересовъ Донецкой, Баскунчакской и прочей Астрах. солеромышленности, необходимо должны быть примѣнены во имя справедливыхъ требованій Баскунчакской и Астрах. солепромышленности, дабы поддержать продолженіе вѣковаго дѣла выработки соли на Баскунчакскихъ и Астрах. озерахъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ предотвратить неминуемое обѣднѣніе питающагося около нихъ населенія.

Интересно привести здѣсь одну историческую справку, лучше всего характеризующую, какое громадное значеніе въ свое время придавало Правительство Заволжской солепромышленности для народной жизни. Въ 1844 г. императоръ Николай I повелѣлъ провести вторую послѣ Царскосельской жел. дорогу въ Заволжскомъ краѣ. Если такимъ образомъ уже тогда, 50 лѣтъ назадъ, сознавалось необходимость дать удобные пути для соляной промышленности Астрах. губерніи, то какъ же возможно въ настоящее время, когда почти вся страна изрѣзана вдоль и поперекъ сѣтью дорогъ, оставлять міровыя соляныя богатства края разобщенными съ этою общею сѣтью?

Соединеніе съ сѣтью есть едва ли не единственное и радикальное рѣшеніе вопроса. Если до послѣдняго времени Баскунчакская жел. дорога, при ея оторванности отъ общей сѣти и—въ силу того—отъ ея неполнаго соотвѣтствія съ общимъ тарифомъ, установленнымъ для другихъ дорогъ, все же окупаетъ свою эксплоатацію и % на затраченный для постройки капиталъ, то возможно, что доходность жел. дороги, имѣющей соединить Баскунчакъ и Элтонъ съ общею сѣтью дорогъ, будетъ вполнѣ достаточной для покрытія расходовъ по ея эксплоатаціи и процентовъ по займамъ на ея постройку. Съ другой стороны, съ этимъ соединеніемъ неминуемо и Астрах. соляныя богатства получатъ въ своемъ развитіи сильный толчекъ и займутъ стародавніе рынки, откуда они нынѣ вытѣснены, а также откроютъ себѣ новые.

Соляные грузы, поступая съ Элтона и Баскунчака на общую сѣть, обязательно повысятъ доходность этой сѣти, а также вызовутъ, благодаря своему счастливому географическому положенію и своимъ непоколебимымъ урожаямъ, вниманіе къ себѣ массы небогатыхъ предпринимателей, которымъ для разработки этой мѣстной соли не потребуется ни обширныхъ капиталовъ, ни сложныхъ машинныхъ сооруженій. Соль Астрах. озеръ, какъ извѣстно, стоитъ (по доступности ея обработки) внѣ конкуренціи. Урожай ея не зависитъ, какъ это имѣетъ мѣсто въ Крыму, отъ погоды и атмосферическихъ осадковъ, а добываніе ея не требуетъ значительной затраты силъ и средствъ, какъ то является обязательнымъ при ломкѣ Донецкой каменной соли. Вмѣстѣ съ тѣмъ въ общедоступности разработки Баскунчакской и Элтонской соли, при соединеніи мѣстныхъ озеръ съ сѣтью жел. дорогъ, находится и залогъ устраненія монопольныхъ синдикатовъ.

Правильное рѣшеніе соляного вопроса, достигающаго нынѣ крайней остроты, не посягая никоимъ образомъ на благосостояніе иностранныхъ капиталистовъ и не нанося никакого ущерба законнымъ историческимъ судьбамъ Донецкой каменной соли, вмѣстѣ съ тѣмъ вполнѣ удовлетворяетъ естественнымъ правамъ Астрах. соляныхъ богатствъ, правамъ мѣстнаго населенія, правамъ на дешевую соль нашего обширнаго центральнаго района. Вмѣстѣ съ тѣмъ оно же даетъ возможность Правительству послѣдовательно замкнуть цѣпь мѣропріятій, направленныхъ къ полученію населеніемъ дешеваго обиходнаго продукта въ хозяйствѣ, ради чего еще не такъ давно Правительство отказалось отъ большихъ барышей.

Но съ этимъ нельзя медлить; иначе почемъ знать: иностранные капиталисты скупятъ и всю Волжскую соль, сдѣлавшись такимъ образомъ хозяевами—монополистами юга, юго-запада, центра и юго-востока, т. е. распорядителями судебъ чуть ли не всего русскаго народнаго хозяйства, подтверждая этимъ уже сложившееся въ Западной Европѣ возмутительное мнѣніе, будто «la Russie est á vendre». («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 21 и 25 апрѣля №№ 2712 и 2715).

CCXVIII.

Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ *)

(Воспроизведеніе статьи «Русскаго Слова» о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги).

Въ послѣднее время очень много толковъ и споровъ вызываетъ предполагаемое соединеніе г. Астрахани съ общею сѣтью жел. дорогъ, и главнымъ образомъ направленіе линіи къ этому губернскому городу, который, не смотря на громадное населеніе, достигающее почти 120 тысячъ, остается до сихъ поръ, въ числѣ немногихъ равныхъ ему административныхъ центровъ, удаленнымъ отъ усовершенствованныхъ путей сообщенія.

Вопросъ о направленіи Астрах. линіи возникъ изъ соперничества двухъ желѣзнодорожныхъ об-въ, предлагающихъ Правительству свои услуги по сооруженію настоящаго пути, подлежащаго осуществленію подобно многимъ дорогамъ, разрѣшаемымъ въ позднѣйшее время, на частныя средства, такъ какъ казнѣ, кромѣ завершенія великаго Сибирскаго пути, предстоитъ нынѣ же заняться усиленіемъ пропускной и провозной его способности, укладкой рельсъ болѣе тяжелаго типа и даже, быть можетъ, соорудить вторую колею на западномъ участкѣ. А разъ выдачей концессіи тому или другому частному желѣзнодорожному об-ву сильно затрогиваются ихъ интересы, соперничество являются неизбѣжнымъ.

Первымъ и главнымъ претендентомъ на Астрах. дорогу является Ряз.-Уральское об-во, то самое, которое сооружаетъ нынѣ свою магистральную линію къ Москвѣ съ вокзаломъ въ Замоскворѣчьѣ, и которому принадлежатъ линіи съ одной стороны къ Саратову, а съ другой къ Камышину, лежащему на правомъ берегу вдали между Царицынымъ и Саратовомъ. Вотъ эту-то Камышинскую линію об-во Ряз.-Уральской жел. дороги и намѣрено продолжить до Астрахани по лѣвому берегу Волги, съ устройствомъ моста черезъ послѣднюю у г. Камышина.

Об-во Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, которому принадлежитъ, между прочимъ, Грязе-Царицынская линія, настаиваетъ на необходимости постройки дороги отъ Царицына, крайняго пункта принадлежащей ему линіи, по правому берегу Волги, безъ моста у г. Астраха-

*) Настоящая статья напечатана въ Московской газетѣ «Р. Сл.». Статья эта есть все что новенькое и во всякомъ случаѣ не безъинтересна для Астраханцевъ.

Ред. «А. В.»

ни. Въ этомъ случаѣ дорога примкнетъ къ селенію Форпостъ, лежащему на противоположномъ берегу въ двухъ верстахъ отъ Астрахани, а такъ какъ мостъ въ этомъ пунктѣ долженъ имѣть не меньшую длину, то возможность его осуществленія даже въ будущемъ представляется сомнительною.

При этомъ условіи Астрахань въ дѣйствительности окажется отрѣзанною отъ желѣзнодорожнаго пути, а селеніе Форпостъ въ ближайшемъ времени сдѣлается для нея тѣмъ же, чѣмъ служитъ нынѣ Макарьевская ярмарка для Нижняго-Новгорода, т. е. вполнѣ самостоятельною единицей безъ надежды примкнуть къ городу и слиться съ нимъ въ экономическомъ отношеніи. Неудивительно поэтому, что Астрахань всемѣрно желаетъ избавиться отъ правобережной линіи, хотя бы ей еще много лѣтъ пришлось ждать усовершенствованнаго пути.

Намъ кажется, что мнѣніе Астрахани, для которой собственно и предположена новая жел. дорога, заслуживаетъ, по справедливости, особеннаго вниманія при разрѣшеніи вопроса о выборѣ между правобережнымъ и лѣвобережнымъ направленіями. Астрахань навсегда останется посредникомъ въ нашихъ торговыхъ сношеніяхъ съ Персіей и принадлежащими намъ средне-азіатскими владѣніями и Каспійскимъ побережьемъ. Разъ этотъ городъ предпочитаетъ вовсе остаться безъ желѣзнодорожнаго пути, чѣмъ имѣть правобережную линію, то съ этимъ нельзя не считаться.

Кромѣ г. Астрахани, за сооруженіе жел. дороги по лѣвому берегу Волги говоритъ еще несравненно большая заселенность этой мѣстности, сравнительно съ правымъ берегомъ, а именно въ случаѣ принятія лѣвобережнаго направленія, линія будетъ обслуживать районъ съ населеніемъ до милліона, тогда какъ при правобережномъ направленіи услугами дороги будутъ пользоваться всего 400—500 тысячъ жителей. Затѣмъ лѣвый берегъ Волги на протяженіи отъ Камышина до Астрахани отличается особеннымъ развитіемъ хлѣбопашества и скотоводства, чего далеко не достаетъ правобережью, гдѣ нѣтъ, по свойству почвы, необходимыхъ для этого условій.

Слѣдуетъ еще замѣтить, что Камышинско-Астраханская дорога поддержитъ соляные промыслы на Элтонскомъ и Баскунчакскомъ озерахъ, пришедшіе въ большой упадокъ, вслѣдствіе отсутствія усовершенствованныхъ путей сообщенія и конкуренціи Бахмутской соли, добываемой въ районѣ, покрытомъ густою желѣзнодорожной сѣтью. По этому послѣднему поводу кстати будетъ высказать, что Правительству совсѣмъ нѣтъ никакого разсчета поддерживать югъ Россіи, сильно развивающійся на счетъ центра и отчасти юго-востока, а такъ какъ Астраханско-Камышинская линія обѣщаетъ несравненно большія выгоды центру и Москвѣ, съ которою, при помощи сооружаемой

Павелецкой дороги, можетъ установиться съ первыхъ дней открытія новой линіи прямое безперегрузочное товарное и безпересадочное пассажирское движеніе отъ самой Астрахани, то все рѣшительно говоритъ въ пользу послѣдняго направленія. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 25 апрѣля № 2715).

CCXIX.

Къ желѣзнодорожному вопросу.

(Слухъ о томъ, что министерствомъ путей сообщенія, въ видахъ разрѣшенія вопроса объ Астрах. жел. дорогѣ, будетъ командирована особая комиссія для ознакомленія на мѣстѣ съ различными техническими условіями мѣстности обоихъ береговъ р. Волги).

«Саратовскій Листокъ» сообщаетъ: «Какъ извѣстно, проектируемое проведеніе желѣзнодорожной линіи на Астрахань раздѣлило представителей послѣдней на двѣ партіи: одна стоитъ за лѣвобережное направленіе линіи, другая—за правый берегъ. Въ настоящее время разрѣшеніе этого вопроса, создавшаго цѣлую полемическую литературу, вѣроятно скоро будетъ совсѣмъ закончено, такъ какъ говорятъ, что министерствомъ путей сообщенія, кромѣ поступившихъ и имѣющихъ поступить въ его распоряженіе данныхъ, *будетъ командирована особая комиссія для ознакомленія на мѣстѣ съ различными техническими условіями мѣстности обоихъ береговъ* и вообще со всѣмъ тѣмъ, что такъ или иначе можетъ служить за или противъ проведенія линіи по тому или другому берегу». («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 30 апрѣля № 2719.— «Астрах. Листокъ» 1898 г. 1 мая № 93).

CCXX.

Слухи о проектируемомъ новомъ рельсовомъ пути отъ Астрахани до Ростова-на-Дону и мнѣнія гг. Келле-Шашкова и Астраханца по этому новоду.

По свѣдѣніямъ «Приазовскаго Края», производятся предварительныя изысканія для проектируемаго рельсоваго пути между Ростовомъ и Астраханью. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 25 апрѣля № 2715.— «Астрах. Листокъ» 1898 г. 29 апрѣля № 91).

По поводу слуховъ о предполагаемомъ соединеніи рельсовымъ путемъ Астрахани съ Ростовомъ-на-Дону г. Келле-Шашковъ высказываетъ въ «Пр. Кр.» слѣдующія соображенія: «Астрахань—почти единственный изъ значительныхъ портовыхъ городовъ Россіи, стоящій внѣ желѣзнодорожной сѣти. Когда замерзаетъ Волга, этотъ городъ въ теченіе 5 мѣсяцевъ оказывается совершенно отрѣзаннымъ отъ міра, а потому соединеніе рельсовымъ путемъ съ какимъ либо торговымъ центромъ является для него насущнѣйшею потребностью. Обширныя торговыя сношенія Ростова съ Астраханью, сравнительная близость этихъ городовъ и отдаленность Астрахани отъ другихъ торговыхъ центровъ даютъ полное основаніе полагать, что идея соединенія Астрахани съ Ростовскимъ портомъ имѣетъ за себя много данныхъ. При осуществленіи ея для промышленной Россіи откроется возможность отправлять свои товары въ Бухару, Хиву, Туркестанъ и Персію и взамѣнъ получать произведенія этихъ странъ. Преимущество соединенія Астрахани съ Ростовомъ заключается также въ томъ, что послѣдній, находясь при пересѣченіи трехъ жел. дорогъ (помимо четвертой проектируемой), является въ тоже время ближайшимъ къ ней портомъ съ выходомъ въ море и такимъ образомъ открываетъ ей возможность круглый годъ имѣть сношенія со всѣмъ культурнымъ міромъ. На мой взглядъ наиболѣе цѣлесообразнымъ направленіемъ этой линіи было бы такое: Астрахань - Великокняжеская-Каяла-Ростовъ, такъ какъ это кратчайшій путь. Я полагаю также, что и въ интересахъ Владикавказской дороги—способствовать проведенію этой линіи, такъ какъ нѣтъ сомнѣнія, что съ сооруженіемъ Восточно-Донецкой вѣтки значительная часть грузовъ, на которые разсчитывали при проведеніи Тихорѣцко-Царицынской вѣтви, отойдетъ къ юго-восточнымъ дорогамъ; соединеніе же ст. Великокняжеской съ Ростовомъ возмѣститъ эту потерю въ виду того, что линія Царицынъ-Великокняжеская-Ростовъ нѣсколько короче дороги Царицынъ-Кривая Музга-Звѣрево-Ростовъ». (Астрахан. Вѣстникъ» 1898 г. 8 мая № 2725).

Въ «Приазов. Краѣ», въ статьѣ: «Что могутъ дать Ростову новые рельсовые пути», проводится, какъ мы уже сообщали, мысль о желательности соединить Астрахань жел. дорогою съ Ростовомъ-на-Дону. Г. Астраханецъ по этому поводу въ «Народѣ» пишетъ: «До сихъ поръ, какъ извѣстно, жел. дорога къ Астрахани проектировалась только въ двухъ направленіяхъ: по правому берегу отъ Царицына и по лѣвому берегу отъ Николаевской слободы противъ Камышина. Теперь еще новый проектъ—на Ростовъ. Новый проектъ постройки жел. дороги на Ростовъ отъ Астрахани, по слухамъ, вызванъ тѣмъ, что

надежды на разрѣшеніе постройки дороги по правому берегу до Царицына Юго-Восточнымъ об-вомъ потеряны и Ряз.-Уральское об-во, проектирующее дорогу по лѣвому берегу, будто стало тѣснить конкурента на всѣхъ пунктахъ. Былъ слухъ, что для разрѣшенія, по какому берегу вести дорогу, командируется особая правительственная комиссія и, конечно, къ пріѣзду комиссіи очень желательно создать еще нѣсколько проектовъ, дабы комиссія не выбрала ни одного, какъ это уже и бывало не разъ, напр., по поводу постройки дороги на Элтонъ, разрѣшенной Высочайше еще 28 декабря 1848 г. и не построенной, благодаря комиссіямъ, доселѣ. Какъ извѣстно, желѣзнодорожныя об-ва дѣйствуютъ такъ, что если, напр., Юго-Восточному об-ву не удается получить постройку облюбованной дороги, то оно считаетъ священнымъ долгомъ помѣшать постройкѣ дороги другимъ об-вомъ. Всякое другое об-во держится такой же политики по отношенію Юго-Восточнаго об-ва, и между жел. дорогами кипитъ постоянная борьба за обладаніе правомъ строить новыя и новыя линіи. Не съ такой ли похвальной цѣлью возникъ новый проектъ постройки Астрах. дороги на Ростовъ, чтобы помѣшать построить дорогу по лѣвому берегу Волги? Если такъ, то нужно отдать справедливость «тормазной изобрѣтательности» Юго-Восточнаго об-ва. Бѣдная Астрахань, вѣроятно, долго еще будетъ ожидать жел. дороги. Споръ желѣзнодорожныхъ обществъ –вещь очень продолжительная и только для желѣзнодорожниковъ не убыточная. Населеніе же находится въ такомъ положеніи, какъ тѣ хохлы, у которыхъ чубы трещали, потому что паны дрались. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 16 мая № 2731).

CCXXI.

Отголоски.

(По поводу ассигнованія 15 дек. 1897 г. и 26 февр. 1898 г. Астрах. городск. думою 13000 руб. на детальную разработку данныхъ о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги и на расходы по собиранію дополнительныхъ свѣдѣній въ подтвержденіе ходатайства думы объ означенномъ направленіи.)

Тринадцать тысячъ рублей ассигновано думой на... что? Какъ бы точнѣе выразиться? «На собираніе доказательствъ въ пользу лѣвобережнаго направленія»,—такъ полагала дума. Я же на этотъ счетъ держусь иного взгляда. Эти 13 тысячъ ассигнованы по недоразумѣнію. Иначе объяснить этой ассигновки нельзя. Если бы дѣло шло о настоя-

щемъ желѣзнодорожномъ изслѣдованіи, то оно должно обойтись гораздо дороже. Если же хотятъ собрать литературные матеріалы—13,000 слишкомъ много. Не шутя говорю, а вполнѣ серьезно. Вся работа собиранія и сопоставленія матеріаловъ въ пользу лѣвобережнаго направленія стоитъ «отъ силы» 500 руб. Все главное, что можно было найдти, уже найдено. Скажу больше. Весь остовъ, скелетъ статей и доводовъ лѣвобережниковъ найдете въ статьяхъ «Листка» за *1893* г. Кстати, эта справка полезна будетъ для тѣхъ господъ, которые, подобно г. Бернарду и Х. Н. Сергѣеву, публично утверждали, что вопросъ о лѣвобережномъ направленіи возникъ въ 1895 г. по иниціативѣ министерства финансовъ. Нѣтъ, объ этомъ направленіи писалось однимъ мѣстнымъ журналистомъ еще въ 1892 году въ «Русской Жизни», «Новомъ Времени» и «Астраханскомъ Листкѣ». И тогда же тѣмъ же авторомъ выражалось сомнѣніе въ достаточности основаній къ предпочтенію лѣвой дороги правой.

Хочется вѣрить слуху о назначеніи особой казенной экспедиціи для изученія обоихъ направленій. Это—чудесная мысль. Словопренія получатъ твердыя основанія, а 13,000 останутся въ городскомъ карманѣ. Объяснится тогда не только то, кто чего хочетъ, но и то, кто что можетъ. Важно-то послѣднее. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 2 мая № 94).

CCXXII.

Письмо въ редакціи мѣстныхъ газетъ.

(Указаніе и исправленіе ошибокъ, допущенныхъ въ предыдущей статьѣ).

Въ № 94 «Листка» читаю слѣдующія строки: «весь остовъ, скелетъ статей и доводовъ лѣвобережниковъ найдете въ статьяхъ «Листка» за 1893 годъ. Кстати, эта справка полезна будетъ для тѣхъ господъ, которые, подобно г. Бернарду и Х. Н. Сергѣеву, публично утверждали, что вопросъ о лѣвобережномъ направленіи возникъ въ 1895 году по иниціативѣ министерства финансовъ.»

Я покорнѣйше просилъ бы автора цитируемой статьи указать, гдѣ и когда мною было публично утверждаемо, «что вопросъ о лѣвобережномъ направленіи возникъ въ 1895 г. по иниціативѣ министерства финансовъ». Ничего подобнаго я не утверждалъ и утверждать не могъ, такъ какъ это не правда и такъ какъ я въ точности знаю, какъ возникновеніе лѣвобережнаго вопроса на самомъ дѣлѣ происходило.

А вотъ что публично было высказываемо и что «Листку», въ виду приведенной цитаты, давно слѣдовало опровергнуть:

Г. Малышевъ въ Петровскомъ Обществѣ *читалъ* слѣдующее: «до 1894—1895 г. въ Астрахани не было и рѣчи о лѣвобережномъ направленіи. Только съ этого времени, когда об-во Ряз.-Уральской дороги убѣдилось въ бездоходности своихъ заволжскихъ линій... началась пропаганда лѣвобережной дороги.» («Листокъ» 1897 г. № 262 *).

Нѣсколько раньше, а именно на совѣщаніи у г. Начальника губерніи, тоже самое, только въ другой варіаціи, говорилъ г. Хлѣбниковъ:

«Съ постройкой бездоходной Камышинской линіи всплылъ вопросъ о проведеніи жел. дороги по лѣвому берегу и былъ горячо поддержанъ бывшимъ губернаторомъ Н. Н. Тевяшевымъ» **).

Это грубая неправда.

Вопросъ о лѣвобережномъ направленіи «всплылъ» до окончанія постройки Камышинской линіи. 1) Первое представленіе Н. Н. Тевяшева Министру Путей Сообщенія о предпочтительности соединенія г. Астрахани съ общею сѣтью жел. дорогъ по лѣвому берегу р. Волги на Камышинъ было сдѣлано *24 февраля 1893 года*. Мысль о лѣвобережномъ направленіи встрѣтила въ министерствѣ полное сочувствіе, и уже *12 марта*, т. е. спустя $2^1/_2$ недѣли, послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе на изслѣдованіе линіи по лѣвому берегу. 2) Разрѣшеніе дано было не Ряз.-Уральскому об-ву, а барону Дризену, который четыре мѣсяца раньше началъ изслѣдованіе линіи ио правому берегу на Царицынъ, но тутъ уже предварительные результаты оказались мало поощрительными.

Все здѣсь сказанное отъ слова до слова можетъ быть подтверждено бывшимъ Начальникомъ губерніи Н. Н. Тевяшевымъ и барон. Дризеномъ, а также и всѣмъ дѣлопроизводствомъ по сему вопросу.

Они же могутъ въ точности указать иниціатора этого дѣла, какъ равно и то, кѣмъ составленъ былъ этотъ «остовъ, скелетъ статей и доводовъ лѣвобережниковъ», которые можно найти въ статьѣ «Листка» за 1893 годъ»... («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 5 мая № 2723. — «Астрах. Листокъ» 1898 г. 6 мая № 97).

Х. Н. Сергѣевъ.

---

*) См. стран. 300—301 настоящаго «Сборника».
**) См. стран. 231 настоящаго «Сборника».

CCXXIII.

«Сползаніе» г. Курска и переселеніе его въ слободу Ямскую.

(Въ подтвержденіе справедливости опасеній лѣвобережниковъ за перемѣщеніе большинства народонаселенія изъ Астрахани на Форпостъ, въ случаѣ проведенія Астрах. жел. дороги по правому берегу р. Волги съ вокзаломъ на Форпостѣ, воспроизводится корреспонденція изъ Курска, повѣствующая о быстромъ перемѣщеніи значительной части народонаселенія изъ Курска за пять верстъ въ слободу Ямскую, со времени постройки въ ней, а не въ Курскѣ, желѣзнодорожнаго вокзала, о быстромъ ростѣ этой слободы и паденіи Курска).

Сторонники лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги и постройки главнаго ея вокзала въ чертѣ г. Астрахани заинтересовались напечатанною на дняхъ въ «Новомъ Времени» корреспонденціею изъ Курска. По ихъ словамъ, Астрахань, въ случаѣ сооруженія вокзала на Форпостѣ, окажется точно въ такомъ же трагическомъ положеніи, въ какомъ очутился теперь Курскъ. Въ виду такой ссылки, небезынтереснымъ находимъ привести здѣсь названную корреспонденцію дословно. Вотъ она:

«За послѣдніе годы въ Курскѣ происходитъ характерное явленіе — «сползаніе» нашего города съ холмовъ на равнину. Курскъ, простоявшій на высокихъ холмахъ нѣсколько столѣтій, начинаетъ мало по малу переселяться съ прежняго мѣста на другое. До постройки желѣзныхъ дорогъ онъ разростался на западъ и югъ. Этому содѣйствовало главнымъ образомъ то обстоятельство, что съ этихъ двухъ сторонъ къ городу подходили всѣ дороги, по которымъ въ него ввозился крестьянскій хлѣбъ. Тутъ и строились цѣлые десятки амбаровъ и лавокъ для закупки и ссыпки прибывающаго въ Курскъ хлѣба. Едва только были сооружены Московско-Курская, Курско-Кіевская и Курско-Харьково-Севастопольская желѣзныя дороги и *вокзалъ былъ помѣщенъ въ слободѣ Ямской, въ пяти верстахъ отъ самого города, Курскъ быстро началъ сползать съ холмовъ и переселяться въ слободу Ямскую.* Въ послѣдней стали строить большіе дома, открылись гостинницы и различныя торговыя заведенія. Иные Курскіе купцы прекратили торговлю въ городѣ и открыли лавки близъ вокзала; другіе въ значительной мѣрѣ сократили городскую торговлю и сосредоточили ее въ Ямской. *Слобода стала быстро расти, а старый Курскъ падать.* Городъ началъ быстро застраиваться къ сторонѣ вокзала; въ эту сторону по дорогѣ къ нему застроился длинный рядъ улицъ. *Одновремен-*

но съ тѣмъ большая часть города пала до такой степени, что владѣльцы иныхъ домовъ до такой степени обнищали, что не имѣютъ возможности произвести ремонтъ разрушающихся отъ времени домовъ. На нѣкоторыхъ улицахъ образовались даже своего рода „выморочныя“ имущества. Дома проданы на топливо и земли остаются не только незастроенными, но и не огороженными. Словомъ, Курскъ подвергся своего рода „переселенію“. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 9 мая № 2726).

CCXXIV.

Къ вопросамъ объ Астрах. каналѣ и жел. дорогѣ.

(По поводу слуховъ о томъ, что главною цѣлью поѣздки въ Астрахань Министра Путей Сообщенія служитъ изученіе на мѣстѣ вопроса о Волго-Каспійскомъ каналѣ, а затѣмъ и вопроса желѣзнодорожнаго).

Мы уже сообщали недавно о предполагаемомъ пріѣздѣ въ Астрахань г. Министра Путей Сообщенія, князя Хилкова. Теперь намъ передаютъ, что г. Министръ ожидается въ Астрахань не далѣе, какъ *въ этомъ мѣсяцѣ мая.*

Главной цѣлью поѣздки въ Астрахань главы путейскаго вѣдомства служитъ, какъ говорятъ, изученіе его сіятельствомъ *на мѣстѣ* вопроса *о Волго-Каспійскомъ* каналѣ, а затѣмъ—и вопроса *желѣзнодорожнаго.*

Астраханцамъ безконечно пріятно знать, что эти два капитальнѣйшіе краевые экономическіе вопросы удостоились ближайшаго вниманія такого энергичнаго и, въ широкомъ смыслѣ слова—съ практическимъ направленіемъ—дѣятеля, какъ нынѣшній г. Министръ Путей Сообщенія. Слѣдуетъ крѣпко надѣяться на быстрый ходъ этихъ вопросовъ послѣ того, какъ личнымъ осмотромъ и сношеніями здѣсь, въ Астрахани, будутъ выяснены наивыгоднѣйшія направленія канала и жел. дороги.

Стараться предугадать будущее рѣшеніе г. Министра, мы, разумѣется, не станемъ. Для насъ важна наличность условій, гарантирующихъ наибольшую осмотрительность въ окончательномъ приговорѣ надъ направленіями дороги и канала. Важно и поучительно знать, что однѣхъ громкихъ фразъ для направленія и разрѣшенія существеннѣйшихъ вопросовъ нынѣ недостаточно. Руководясь этимъ сознаніемъ, можемъ спокойно ждать послѣдствій непосредственнаго ознакомленія компетентныхъ и вліятельныхъ лицъ съ истинными обстоятельствами дѣла. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 9 мая № 99).

CCXXV.

Новое направленіе Астраханскихъ грузовъ.

(О направленіи Астрах. рыбныхъ грузовъ на внутренніе рынки чрезъ Саратовъ при посредствѣ Восточнаго об-ва и о причинахъ этого).

Въ настоящее время наблюдается совершенно новое явленіе — «направленіе Астрах. рыбныхъ грузовъ на внутренніе рынки чрезъ Саратовъ», чего раньше, съ проведеніемъ жел. дороги на Царицынъ, давно уже не наблюдалось, такъ какъ Царицынъ отбилъ у Саратова его прежнее первенствующее положеніе на рыбной торговлѣ. Громадный товаро-пассажирскій пароходъ Восточнаго об-ва «Бухара», таскавшій въ прошломъ году только хлопокъ и рисъ изъ Закаспійскаго края, въ послѣдній разъ пришелъ, по словамъ «С. Л.», исключительно съ рыбными грузами (до 35,000 п.), которые, однако же, предназначались не для Саратова собственно, а слѣдовали чрезъ него транзитомъ на внутренніе рынки. 8 мая, забравъ отсюда на свою палубу до 45,000 п. хлѣбнаго груза для Закавказья (Дербентъ, Баку, Тифлисъ), «Бухара» ушла за вторымъ транспортомъ рыбы, которая, кромѣ того, въ значительномъ количествѣ идетъ сюда и съ пароходами легкобуксирной линіи, но тоже транзитомъ. Новое направленіе рыбныхъ транспортовъ на Саратовъ ставятъ въ связь съ открытіемъ въ Астрахани «городской станціи» Ряз.-Уральской жел. дороги, которая и пропагандируетъ преимущества этого направленія, дающаго порядочную «экономію» для нѣкоторыхъ районовъ, такъ какъ разстояніе до главныхъ внутреннихъ центровъ по Саратовской дорогѣ на 200 верстъ (немного больше) короче противъ Царицынской, а между тѣмъ фрахтъ по Волгѣ отъ Астрахани до Царицына и Саратова составляетъ пустяковую разницу, тогда какъ желѣзнодорожный тарифъ за 200 лишнихъ верстъ составляетъ кругленькую сумму, такъ какъ для рыбныхъ грузовъ уравнительнаго навигаціоннаго тарифа не существуетъ, а перевозятся они по нормальному и при томъ болѣе высокому, чѣмъ для хлѣбныхъ грузовъ. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 14 мая № 2730).

CCXXVI.

Новая важная для края желѣзнодорожная линія.

(О проектируемой новой желѣзнодорожной линіи Царицынъ-Оренбургъ-Орскъ-Челябинскъ, долженствующей пройти по сѣверной части Астрах. губерніи).

Об-во Владикавказской жел. дороги, окончивъ постройку линіи Тихорѣцкая-Царицынъ, проектируетъ новую громадную линію Царицынъ-Оренбургъ-Орскъ-Челябинскъ, протяженіемъ около 1,500 верстъ.

Значеніе этой линіи, по словамъ «Новостей», двоякое. Во-первыхъ,—для мѣстнаго движенія. Новая линія прорѣжетъ малонаселенныя мѣстности, пустынныя степи, но не лишенныя извѣстныхъ природныхъ богатствъ. Въ эти самыя области врѣзываются съ сѣверо-востока вѣтви Ряз.-Уральской жел. дороги, какъ извѣстно, неубыточныя для об-ва этой дороги. И между тѣмъ, въ сущности, эти вѣтви не могутъ поднять всего груза, который даетъ эта степная область. Если Уральская рыба, скотъ и мясо и вывозятся изъ этихъ восточныхъ окраинъ, то для *соли*, сѣрно-кислаго натра, солодковаго корня и множества другихъ степныхъ продуктовъ тарифъ оказывается еще слишкомъ дорогимъ, вслѣдствіе громадныхъ разстояній, которыя грузъ долженъ пробѣгать при направленіи естественнымъ путемъ на Москву и сѣверные Балтійскіе порты. Линія Орскъ-Оренбургъ-Царицынъ-Тихорѣцкая-Новороссійскъ дастъ этому грузу болѣе короткій выходъ къ морю и, стало быть, за границу.

«Но еще болѣе значенія получитъ эта линія, во вторыхъ, въ качествѣ транзитной. Съ проложеніемъ Сибирской дороги торговля и промышленность Сибири необыкновенно привились, и большая масса продуктовъ скотоводства (животныя, мясо, молочные скопы) и земледѣлія (хлѣбъ) направляются изъ Сибири въ Европейскую Россію и еще болѣе черезъ нее заграницу. Въ Либавѣ, Ригѣ, Ревелѣ Сибирскій хлѣбъ и молочные продукты находятъ превосходный сбытъ. Но этотъ путь изъ Сибири къ Балтійскимъ портамъ черезчуръ тяжелъ. Отъ Челябинска до Петербурга, ближайшаго сѣвернаго порта, притомъ замерзающаго болѣе чѣмъ на полгода, 2,587 верстъ. Сверхъ того, путь идетъ черезъ Самаро-Златоустовскую и Сызрано-Вяземскую жел. дороги, неподготовленныя для усиленнаго движенія. Еще до полнаго открытія движенія по Сибирскимъ дорогамъ залежи груза на этихъ дорогахъ стали чуть не хроническимъ явленіемъ. Дальнѣйшія дороги къ Балтійскимъ портамъ хотя и лучше оборудованы, но должны вести

еще массу груза изъ южныхъ и центральныхъ губерній Россіи. Поэтому весьма желательно дать Сибирскимъ грузамъ другой выходъ заграницу.

«Этотъ выходъ и даетъ новая линія, проектируемая об-вомъ Владикавказской жел. дороги. Линія Новороссійскъ-Тихорѣцкая-Царицынъ-Оренбургъ-Орскъ-Челябинскъ будетъ имѣть протяженіе около 2,250 верстъ и не будетъ загромождена посторонними грузами. Черезъ эту линію Сибирь найдетъ себѣ естественный выходъ къ Черному морю и естественный вывозный портъ въ воды Новороссійска. Само собой разумѣется, что для того, чтобы новая линія получила это транзитное значеніе, необходимо, чтобы Новороссійскъ получилъ еще большее развитіе и совершенно превратился въ восточную Одессу.

«Кромѣ этихъ двухъ главныхъ услугъ, ожидаемыхъ отъ новой жел. дороги, на нее возлагаютъ еще и дополнительныя надежды. Черезъ посредство ея можно будетъ подвозить горный уголь къ Уральскимъ заводамъ и обратно, Уральская металлургическая промышленность черезъ Тюмень и Челябинскъ найдетъ себѣ въ зимнее время выходъ къ низовьямъ Волги. Но всѣ эти дополнительныя возможности, такъ сказать, гадательны, и потому на нихъ лучше не разсчитывать.

«Необходимо замѣтить, что новая жел. дорога пройдетъ цѣликомъ черезъ мѣстности азіатскія, такъ какъ естественная географическая граница между Азіей и Европой идетъ не по рѣкѣ Уралу, берегу Каспійскаго моря и Кавказскому хребту, какъ пишутъ въ учебникахъ, а именно, отъ Урала по берегу Волги до Царицына и вдоль Дона до Азовскаго моря. Такимъ образомъ, вся линія новой жел. дороги пройдетъ внутри Азіи и соединитъ ея сѣверъ съ ея крайнимъ западомъ и дастъ выходъ ея товарамъ въ общее съ Европою море, въ Новороссійскѣ, который станетъ тогда Сибирскою Одессою».

Сообщивъ эти свѣдѣнія, просимъ читателя взглянуть на карту Астрах. губерніи и убѣдиться, что проектируемая линія должна перерѣзать весь *Царевскій уѣздъ въ самой лучшей части его*, а также пройдти черезъ киргизскую и букеевскую степь.

Такъ какъ главными доводами защитниковъ лѣвобережнаго направленія Астрах. дороги служатъ заботы о сельскохозяйственныхъ нуждахъ именно Царевскаго уѣзда, то проектъ жел. дороги Царицынъ-Оренбургъ вполнѣ отвѣчаетъ этимъ нуждамъ.

Эта дорога, очевидно, выгоднѣе для Царевскаго уѣзда, чѣмъ Камышинская, уже потому, что соединитъ нѣдра названнаго уѣзда не съ какой-то глухой Камышинской дорогой, а съ большимъ желѣзнодорожнымъ узломъ-Царицыномъ. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 27 мая № 113).

CCXXVII.

Докладъ Х. Н. Сергѣева по желѣзнодорожному вопросу.

(Читанъ 14 апрѣля 1898 г. въ Петровскомъ Об-вѣ изслѣд. Астрах. края).

Вопросъ о выборѣ направленія жел. дороги изъ Астрахани—по правому берегу р. Волги въ Царицынъ или по лѣвому берегу на Камышинъ—продолжаетъ служить предметомъ живѣйшихъ заботъ населенія.

Столь напряженный интересъ къ этому вопросу въ самыхъ широкихъ слояхъ общества долженъ служить лучшимъ указателемъ, насколько небезразлично для населенія то или другое рѣшеніе его; а въ то же время это явленіе должно служить достаточнымъ предостереженіемъ для болѣе осторожнаго рѣшенія этого важнаго дѣла.

Вопросъ о направленіи жел. дороги всегда глубоко затрогиваетъ самые широкіе экономическіе интересы края и, чтобы разобраться въ нихъ, нужна разработка прежде всего правдивая, чуждая партійныхъ интересовъ. Но качествами правдивости не могутъ отличаться доводы за направленіе дороги, не совпадающее съ важнѣйшими интересами края.

Представимъ себѣ, что возникъ-бы вопросъ о соединеніи Астрахани съ общею сѣтью ж. дорогъ не на Камышинъ и Царицынъ, а на Ростовъ, и кто-нибудь началъ-бы съ цифрами и съ ссылками на великихъ экономистовъ намъ доказывать, что для пользъ и нуждъ торговли и промышленности Астрах. края дорога на Ростовъ изъ всѣхъ самая подходящая. Само собою разумѣется, при ближайшемъ разсмотрѣніи, всѣ эти цифры должны были-бы оказаться невѣрными, ибо дорога на Ростовъ вещь очень хорошая, но она ни въ коемъ случаѣ не отвѣчала-бы наиболѣе крупнымъ интересамъ нашего края, и *вѣрныя* цифры, конечно, не замедлили-бы это ясно обнаружить.

Поэтому, если мы видимъ, что цифры, которыя намъ приводятъ въ защиту даннаго направленія, не вѣрны и болѣе вѣрныхъ цифръ и фактовъ привести не могутъ, то и самое защищаемое этими ложными цифрами дѣло должно почитать за невѣрное, за неотвѣчающее тому значенію, которое этому дѣлу хотятъ придать. Къ этой послѣдней категоріи нужно отнести и пропаганду жел. дороги на Царицынъ.

Изъ нижеизложеннаго будетъ наглядно видно, какъ много понадобилось употребить совершенно невѣрныхъ цифръ и сослаться на невѣрные факты, чтобы доказать преимущество ж. дороги изъ Астрахани въ Царицынъ предъ дорогою по лѣвому берегу на Камышинъ.

О преимуществахъ правобережнаго направленія мы слышали отъ г. Малышева и г. Хлѣбникова. Ихъ произведенія тѣсно связаны: г. Малышевъ ссылается на г. Хлѣбникова и у него черпаетъ столь важныя свѣдѣнія, какъ, напр., о стоимости дорогъ; и наоборотъ г. Хлѣбниковъ ссылается на г. Малышева и къ нему отсылаетъ своихъ читателей по вопросу о тарифахъ и о направленіи товаровъ.

Въ виду того особаго значенія, которое поспѣшили придать произведеніямъ этихъ двухъ авторовъ въ рѣшеніи судьбы нашего края, оцѣнкѣ ихъ доводовъ за правый берегъ я и посвящу настоящій докладъ.

Прежде всего скажу о самомъ планѣ и методѣ ихъ доказательствъ.

Вотъ ихъ схема:

Рыбопромышленность и транзитъ самыя важныя отрасли труда нашего края. «Всѣ остальные интересы, по мнѣнію г. Малышева, имѣютъ предъ этими маловажное значеніе» *). Для рыбопромышленности болѣе всего важны рынки южные и югозападные, дорога къ этимъ рынкамъ черезъ Царицынъ ближе, въ Царицынъ мы и должны просить дорогу. Это вопервыхъ.

Во-вторыхъ, дорога на Царицынъ дешевле, она будетъ стоить, *по вычисленіямъ г. Хлѣбникова,* только 6—8 милл. руб. (!??). Дорога-же на Камышинъ, по его-же исчисленіямъ, 31 милл. руб. (!?!). Поэтому и тарифы по правому берегу будутъ дешевле, чѣмъ по лѣвому, за это ручается г. Малышевъ.

Кажется, на что болѣе вѣскіе доводы?

Но вотъ какою цѣною эти доводы пріобрѣтены:

1. Преувеличено значеніе рыбопромышленности сравнительно съ другими интересами края.

2. Ровно ничѣмъ не доказано особое преимущество южныхъ рынковъ для нашей рыбопромышленности предъ сѣверными.

3. Предметы транзита и товары, прибывающіе въ Астрах. губернію для мѣстной торговли, для потребленія края, совсѣмъ не упомянуты, такъ какъ они показали-бы всю важность для нашего транзита и торговли *сѣверныхъ* промышленныхъ центровъ.

4. Значеніе всѣхъ другихъ отраслей промышленности, какъ-то: земледѣлія, скотоводства, домовладѣнія — умалено до совершенно произвольныхъ предѣловъ.

5. Стоимость правобережной дороги сильно уменьшена, стоимость лѣвобережной еще болѣе произвольно преувеличена.

6. Вычисленіе тарифовъ совершенно произвольное и идетъ въ разрѣзъ съ принятой системой ихъ установки.

---

*) См. страницу 288 настоящаго «Сборника».

7 За отсутствіемъ вѣскихъ реальныхъ доводовъ, намъ рисуютъ необходимость ж. дороги по правому берегу на случай отопленія домовъ въ Астрахани каменнымъ углемъ!

И многое въ этомъ родѣ.

Чтобъ не быть голословнымъ, остановлюсь подробнѣе на этихъ доводахъ.

Начну съ рыбопромышленности.

Рыбопромышленность.

Во всей своей брошюрѣ «О наивыгоднѣйшемъ направленіи желѣзной дороги изъ г. Астрахани» г. Малышевъ не привелъ ни *одной* цифры о распредѣленіи по рынкамъ сбыта Астрах. рыбныхъ грузовъ, а между тѣмъ на предположеніи, что для нашей рыбопромышленности важенъ югъ и юго-западъ, построено все доказательство необходимости соединенія Астрахани именно съ Царицыномъ. Это—ахиллесова пята всѣхъ доводовъ правобережниковъ.

Я не стану повторять тѣхъ цифръ, которыя были уже приведены въ Петровскомъ Обществѣ въ опроверженіе этого голословнаго утвержденія г. Малышева. Цифры эти остались имъ неопровергнутыми. Изъ этихъ-же цифръ наглядно было видно все преобладающее значеніе для сбыта нашихъ рыбныхъ продуктовъ центральнаго, сѣвернаго и сѣверо-западнаго районовъ, особенно для тѣхъ сортовъ, которые какъ по времени, такъ и способу отправки, наиболѣе нуждаются въ жел. дорогѣ.

Кромѣ того, изъ «Сводной статистики перевозокъ по русскимъ жел. дорогамъ, изданія департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ 1885 г.», видно, что рыбные грузы Каспійскаго бассейна распредѣлялись по районамъ сбыта, въ круглыхъ цифрахъ, слѣдующимъ образомъ:

Въ сѣверный районъ	7.000,000 пуд.
Въ центральный районъ	5.000,000 пуд.
Въ южный районъ	4.000,000 пуд.

Изъ этого наглядно видно, насколько не серьезны разсказы о преобладающемъ значеніи для нашей рыбопромышленности южныхъ районовъ сбыта. Чтобы понять это усердное умаливаніе значенія сѣверныхъ районовъ и преувеличиваніе значенія южныхъ, нужно не забывать, что дорога изъ Астрахани черезъ Камышинъ ближе въ центральные и сѣверные районы, дорога-же черезъ Царицынъ въ южные...

Приведенныя цифры распредѣленія рыбныхъ грузовъ по районамъ ихъ сбыта показываютъ также, какъ бездоказательны разсказы объ особой конкуренціи для насъ рыбы сѣверныхъ бассейновъ. Нор-

вежская сельдь вытѣсняетъ нашу не съ сѣверо-запада, а съ юго-запада [1]).

Названный обширный матеріалъ департамента не оправдываетъ также то большое значеніе для сбыта нашихъ рыбныхъ грузовъ «въ Турцію, Румынію, Грецію, Сербію, Болгарію», которое придавалъ этимъ рынкамъ г. Хлѣбниковъ [2]).

При 28 милл. пудовъ рыбы (всѣхъ бассейновъ!), циркулировавшихъ въ 1895 году по всей сѣти жел. дор., лишь одинъ милліонъ пудовъ (изъ всѣхъ бассейновъ) былъ вывезенъ за-границу.

«Вывозъ нашей рыбы за-границу по своимъ размѣрамъ далеко не соотвѣтствуетъ обилію рыбы въ русскихъ водахъ», говорится въ Сводной статистикѣ ж. д. департамента по рыбнымъ грузамъ, стр. XV.

Но для доказательства, что наивыгоднѣйшее направленіе жел. дороги изъ Астрахани есть направленіе въ Царицынъ, нужно было не только преувеличить значеніе для нашей рыбопромышленности южныхъ рынковъ, но необходимо было показать и преобладающее значеніе рыбопромышленности сравнительно со всѣми другими, кромѣ транзита, интересами края, взятыми вмѣстѣ. И эта часть программы выполнена съ примѣрною развязностью.

Г. Малышевъ гororитъ: «рыбнымъ дѣломъ заняты около 200—250,000 человѣкъ на морѣ и на рѣкѣ и въ торговлѣ рыбою, т. е. имъ можно занять не только все (?!) рабочее населеніе края (?!), но необходимо еще пришлое населеніе...“ *).

Цифра эта, 200—250 тыс. человѣкъ, преувеличена по крайней мѣрѣ въ два раза. Г. управляющій Астрах. рыбными и тюленьими промыслами Д. Ф. Хомутовъ любезно сообщилъ мнѣ, что всѣхъ занятыхъ рыбнымъ дѣломъ на Астрах. морскихъ и рѣчныхъ промыслахъ никакъ не насчитается болѣе ста тысячъ человѣкъ. Къ тому-же заключенію нужно придти при сопоставленіи отчета названнаго управленія за 1896 годъ съ послѣднимъ докладомъ профессора А. М. Никольскаго.

Чтобъ объяснить цифру г. Малышева въ 200—250, нужно отнести излишекъ въ 100—150 тыс. человѣкъ къ торгующимъ рыбою.

Но, сколько извѣстно, рыбу продаютъ громадными партіями, чаще весь уловъ прямо съ промысловъ, или ее привозятъ въ Астрахань для продажи въ розницу или оптомъ, но для этой операціи по продажѣ неизвѣстенъ классъ торговцевъ рыбою, обнимающій 100 тысячъ человѣкъ!

---

[1]) Цитиров. Вѣстникъ Рыбопромыш. № 1, 1898.
[2]) Совѣщаніе у Начальника губерніи по вопросу о жел. дорогѣ 7 октября 1897 г.
*) См. стран. 288 настоящаго «Сборника».

Скотоводство.

На ряду съ рыбопромышленностью нужно поставить *скотоводство* Астраханской губерніи.

Если смотрѣть на народное хозяйство края съ точки зрѣнія числа заинтересованныхъ въ данной отрасли народнаго хозяйства лицъ, а не съ точки зрѣнія величины прибылей предпринимателей и размѣра оборотовъ капитала, то скотоводство нужно признать наиболѣе важной отраслью интересовъ населенія Астрах. края. И если мы ставимъ въ этомъ сравнительномъ обзорѣ скотоводство во вторую очередь, то только потому, что спеціально для вопроса о жел. дорогѣ въ Астрахань скотоводство имѣетъ много меньшее значеніе, чѣмъ рыбопромышленность.

Но это, конечно, не даетъ еще повода къ умаленію значенія этой важной отрасли народныхъ интересовъ нашего степного края.

Скотоводство губерніи даетъ, по мнѣнію автора «наивыгоднѣйшаго направленія ж. д.», только отъ 1 до 2 милл. руб. *), т. е. въ среднемъ $1^1/_2$ милл. руб.

Какъ далека отъ истины эта цифра, видно изъ слѣдующаго.

Лишь на Астрах. городскія бойни доставляется около 125,000 головъ крупнаго и мелкаго скота. По отчетамъ управы въ 1897 г. на городскихъ бойняхъ убито скота: 35,461 круп. рог. скота, 86,858 овецъ, 1,366 телятъ, 1,095 свиней и 788 лошадей. Итого 125,568 головъ.

Съ этого количества скота получается мяса приблизительно на 1.400,000 р., и сбою, т. е. кожъ, сала на 315,000 р.

Изъ уѣздовъ убитаго скота прошло черезъ городскую санитарную станцію за минувшій 1897 г. 36,821 пудъ, приб. на 106,000 руб., а всего за прошлый годъ въ Астрахань поступило скота для убоя и въ видѣ готовыхъ тушъ приб. на 1.821,000 р.,—т. е. только то, что доставляется для убоя и въ видѣ готовыхъ тушъ мяса лишь въ г. Астрахань, превышаетъ по своей цѣнности всю ту цифру, которую въ среднемъ предполагаетъ г. Малышевъ для всего скотоводства цѣлой губерніи. А между тѣмъ, сверхъ показанной мною цифры въ 1.800,000 р., остается не подсчитаннымъ:

1) потребленіе мяса остальныхъ 800—900 тысячъ жителей губерніи,

2) цѣнность сбоя съ этого количества мяса,

3) коневодство,

4) овцеводство,

*) См. страницу 288 настоящаго «Сборника».

5) кужевой промыселъ,

6) вывозъ скота за предѣлы губерніи,

а потому нужно считать, что скотоводство губерніи даетъ населенію не 1—2 милл., а *въ нѣсколько, во много разъ больше.*

Мы придемъ къ тому-же заключенію, что цитируемая оцѣнка значенія скотоводства въ краѣ совершенно не вѣрна, если только подсчитаемъ приблизительную цѣнность всего наличнаго количества скота въ губерніи.

Возьмемъ для примѣра 1896 г., этотъ годъ одинъ изъ неудачныхъ. За этотъ годъ, по оффиціальнымъ свѣдѣніямъ, составъ скота у сельскаго населенія губерніи былъ слѣдующій:

Рогатаго скота	820,000	головъ
Лошадей	275,000	»
Овецъ	2.354,000	»
Верблюдовъ.	156,000	»
Козъ	22,000	»
Свиней	24,000	»
Всего скота . .	3.651,000	»

Если принять рогатый скотъ по 30 р., лошадей по 40 р., овецъ по 4 р. 50 к., верблюдовъ по 40 р., козъ по 3 р. и свиней по 6 р., то получимъ среднюю стоимость [3]) рогатаго скота *24.600,000* рублей, лошадей *11.000,000* р., овецъ *9.588,000* р., верблюдовъ *6.240,000* р., козъ 66,000 р., свиней 144,000 р. Всего на 51.638,000 р.

Итакъ, наличный составъ скота сельскаго населенія губерніи представляетъ собою капиталъ въ 51 м. р. Но капиталъ этотъ для его сохраненія требуетъ затратъ и потому оцѣнка валовой доходности скотоводства въ 1 или 2 м. р., т. е. отъ 2 до 4% валовыхъ—представляетъ собою *явную несообразность.* Если-бъ оцѣнка г. Малышева походила хоть сколько нибудь на дѣйствительную, то всѣмъ нашимъ скотоводамъ, конечно, выгоднѣе было бы, чѣмъ заниматься такимъ тяжелымъ и рискованнымъ дѣломъ, постепенно распродать свой скотъ и сдѣлаться—ну, хоть акціонерами банка, или даже обладателями государственной 4% ренты. Явно, что тутъ мы опять имѣемъ дѣло съ увлеченіемъ въ желаніи умалить значеніе фактора, мало говорящаго за правый берегъ.

Насколько велико это «увлеченіе», можно также судить по слѣдующему сопоставленію словъ г. Малышева съ оффиціальными цифрами. Г. Малышевъ говоритъ (на стр. 22): «По правому-же берегу довольно

[3]) Срав. цѣны: Лакинъ. Сельскохозяйственныя замѣтки по Астрах. краю за 1896 г., стр. 18. Памятная книжка по Астрах. губерн. за 1896 г. прил. стр. 18.

значительное скотоводство у калмыковъ, немного уступающее киргизскому» *).

Въ Памятной книжкѣ за 1898 г. на стр. 15 приложенія читаемъ: скота у калмыковъ было за 1896 г. 461,640 головъ, а у киргизъ 1.769,052 головы. На языкѣ г. Малышева это называется *немного уступающее!* Такъ какъ 460 тысячъ *немного* уступаетъ 1.700,000, то г. Малышевъ и счелъ лишнимъ привести эти цифры.

Все количество скота губерніи распредѣляется по обоимъ берегамъ слѣдующимъ образомъ: по правому берегу въ 1896 году было 1.038,000 головъ, по лѣвому берегу 2.616,000 головъ, т. е. въ два съ половиною раза больше. Причемъ скотоводство праваго берега уже въ значительной степени обслужится Тихорѣцкой дорогой, идущей параллельно Ставропольскому тракту. Обширнѣйшій-же районъ Заволжья остается безъ путей сообщенія.

Земледѣліе.

Прослушавъ доклады г. Малышева и на первыхъ порахъ повѣривъ его цифрамъ, становилось какъ-то конфузно говорить о земледѣліи Астрах. губерніи, даже и Царевскаго уѣзда.

Но по мѣрѣ того, какъ я ближе знакомился съ цифрами и доводами г. Малышева и все болѣе и болѣе убѣждался въ ихъ ложности, я задался мыслью провѣрить и цифры, приводимыя г. Малышевымъ, для характеристики земледѣлія нашего края.

Говоря о хлѣбопашествѣ, г. Малышевъ заявляетъ: «о вывозѣ (хлѣба) не можетъ быть и рѣчи *ни изъ одного* изъ уѣздовъ» **).

Между тѣмъ въ оффиціальныхъ донесеніяхъ изъ года въ годъ повторяется: «Царевскій уѣздъ не только довольствуется своимъ хлѣбомъ, но еще и отпускаетъ пшеницу за предѣлы губерніи».

Обратимся къ оффиціальнымъ источникамъ, публикуемымъ ежегодно Центральнымъ Статистическимъ Комитетомъ министерства внутреннихъ дѣлъ.

За исключеніемъ количества, потребнаго для посѣва, чистый остатокъ всѣхъ хлѣбовъ (безъ картофеля) въ Царевскомъ уѣздѣ былъ слѣдующій [4]):

---

*) См. страницу 296 настоящаго «Сборника».

**) См. страницу 295 настоящаго «Сборника».

4) Статистика Россійской Имперіи. Изданіе Центр. Стат. Комитета. Смотр. объ урожаяхъ за соотвѣтствующіе годы: 1892, 1893, 1894, 1895, 1896 и 1897.

1892 г.—2.491,100
1893 г.—1.368,600
1894 г.—6.955,800
1895 г.—3.613,000
1896 г.—7.041,000
1897 г.—1.949,000

Въ среднемъ для годового пропитанія на душу полагается достаточнымъ 13 пудовъ ржи [5]).

По этой общепринятой нормѣ для сельскаго населенія Царевскаго уѣзда могло потребоваться въ годъ отъ 2.200,000 до 2.600,000 пудовъ хлѣба, или точнѣе:

въ 1892 г.:		170 т. нас.	×13=2.210,000 пуд.
въ 1893 г.:		175 т. нас.	×13=2.275,000 пуд.
въ 1894 г.:		179 т нас.	×13=2.327,000 пуд.
въ 1895 г.:		184 т. нас.	×13=2.392,000 пуд.
въ 1896 г.:	7041000	189 т. нас.	×13=2.457,000 пуд.
въ 1897 г.:	1949000	198 т. нас.	×13=2.574,000 пуд.

Вычитая пропорціонально населенію уѣзда сказанное количество на годичное продовольствіе, получимъ слѣдующіе остатки, подлежавшіе вывозу за предѣлы уѣзда или губерніи:

Въ 1892	году	+ 281,000	пудовъ.
» 1893	»	— 906,400	»
» 1894	»	+ 4.628,800	»
» 1895	»	+ 1.221,000	»
» 1896	»	+ 4.584,000	»
» 1897	»	— 625,000	»

Изъ этой таблицы видно, что два года—1893 и минувшій 1897—были недостаточны для продовольствія населенія по принятой нами нормѣ. Годъ-же 1892 далъ избытокъ для вывоза 281 т., 1894 годъ 4.628,800, 1895 годъ 1.221,000 и 1896 годъ 4.584,000. Въ среднемъ за шесть лѣтъ избытокъ для вывоза равнялся 1.530,000 пудовъ. На самомъ же дѣлѣ на продовольствіе уѣзда остается, вѣроятно, меньшая часть урожая, а вывозится больше показаннаго, потому что населеніе Царевскаго уѣзда сравнительно зажиточное и не однимъ хлѣ-

[5]) Статистика Россійской Имперіи XXVI, второе предисловіе.—Въ эту продовольственную норму входитъ все наличное населеніе включительно съ грудными дѣтьми, подростками, женщинами, стариками. По Кленке, если питаться исключительно хлѣбомъ, то взрослому рабочему человѣку нужно въ сутки 1857 граммъ.

бомъ питается и, нужно полагать, потребляетъ въ среднемъ менѣе 13 пуд. на человѣка.

Поэтому, въ среднемъ, вывозъ хлѣба изъ Царевскаго уѣзда можно считать и до 2 милл. пудовъ въ годъ. Въ отдѣльные-же годы, напр., въ 1894 и 1896 году, вывозъ хлѣба изъ Царевскаго уѣзда могъ достигать *пяти милл.* пудовъ.

Такъ обстоитъ дѣло по вопросу о хлѣбопашествѣ.

Въ среднемъ, значитъ, ежегодно можетъ быть вывозимо изъ Царевскаго уѣзда болѣе 1.500,000, а можетъ быть до 2-хъ милл. пудовъ, въ отдѣльные же годы и до 5 милл. пудовъ.

О другой отрасли земледѣлія Астрах. губерніи, и очень важной для населенія нашего края,—*бахчеводствѣ* г. Малышевъ считаетъ совсѣмъ лишнимъ даже упоминать. Не потому-ли, что бахчеводство тѣсно связано съ лѣвымъ берегомъ?

Другой защитникъ праваго берега если и говоритъ объ этой отрасли труда нашего края, то съ очень большимъ пренебреженіемъ.

Г. Хлѣбниковъ говоритъ: «Огородничествомъ [6]) занимаются почти одни татары и исключительно для удовлетворенія мѣстной потребности. О вывозѣ овощей и говорить не стоитъ: многія овощи, у насъ не растущія, еще привозятъ» *).

Въ этой цитатѣ, что ни строчка, то неправда.

«Огородничествомъ занимаются почти они татары».

Это не вѣрно. «Почти одни татары» занимаются огородничествомъ въ Астрах. и Красноярскомъ уѣздахъ, въ другихъ же уѣздахъ, въ особенности въ Царевскомъ, огородничествомъ заняты почти одни русскіе.

Вторая неправда, что огородничествомъ занимаются «исключительно для удовлетворенія мѣстной потребности.»

Это—такая неправда, которую рисковано даже и петербуржцамъ писать, и пожалуй никакая подпись не придастъ этой неправдѣ достовѣрность. Напримѣръ, въ какомъ уголкѣ городовъ центральной и сѣверной Россіи, какая лавочница и кухарка не знаетъ объ Астраханскихъ и Быковскихъ арбузахъ? Вывозъ ихъ изъ губерніи нужно считать болѣе десятка милл. штукъ. По свѣдѣніямъ Лакина, въ его Сельско-хозяйственныхъ замѣткахъ по Астрах. губерніи, арбузы расходятся внизъ и вверхъ по Волгѣ, Камѣ, Окѣ, Бѣлой, Вяткѣ, идутъ массами на Москву и Петербургъ и продаются у насъ на мѣстѣ отъ 30 и до 80 рублей за тысячу штукъ [7]).

---

[6]) Тутъ подъ огородничествомъ нужно подразумѣвать и бахчеводство, такъ какъ г. Хлѣбниковъ писалъ свою статью для петербуржцевъ, не знакомыхъ съ терминомъ «бахчеводство».

*) См. страницу 567 настоящаго «Сборника».

[7]) Г. Лакинъ. Сельско-хозяйственныя замѣтки по Астраханскому краю за 1896 г. Стр. 47.

Въ Царицынѣ на соляную пристань въ 1896 г., по отчетамъ
о-Восточныхъ дорогъ, было принято 618,699 пуд. арбузовъ и дынь,
составитъ приблизительно 2.500,000 штукъ.

Я не стану говорить о всѣхъ другихъ сортахъ овощей: они идутъ
значительномъ количествѣ на Кавказъ и вверхъ по Волгѣ.

Одного картофеля за минувшую навигацію было вывезено съ Ас-
х. рейда на Кавказъ *121,000* пудовъ. Вверхъ по Волгѣ съ Астрах.
одскихъ пристаней было вывезено овощей *261,580* пуд. Эти 380,000
довъ не обнимаютъ вывоза овощей даже ближайшаго къ Астрахани
йона. Но по этому количеству можно все-таки судить о всей зна-
ельности вывоза овощей со всей губерніи.

Но противъ всѣхъ этихъ фактовъ у г-на Хлѣбникова есть очень
кій аргументъ въ доказательство ничтожности вывоза овощей изъ
ерніи. Г. Хлѣбниковъ говоритъ: «О вывозѣ овощей и говорить не
итъ: многія овощи, у насъ не растущія, еще привозятся».

Посмотримъ: сколько-же это овощей привозится? За минувшую
игацію зарегистрировано привезенными въ Астрахань *3,093* пуда
ныхъ овощей.

Причемъ, если показанные 380,000 пуд. не обнимаютъ вывоза
е ближайшаго къ Астрахани района, т. е. Астрах. и Краснояр-
го уѣздовъ, то 3,093 пуда привоза можно съ большою вѣроятно-
ю принять за очень близкую цифру къ тому, что къ намъ изъ ово-
й привозится на всю губернію.

Итакъ, о трехъ-стахъ восьмидесяти тысячахъ пудовъ разныхъ ово-
й, *вывезенныхъ* лишь изъ г. Астрахани, и десяткѣ милліоновъ вы-
енныхъ арбузовъ, по мнѣнію г. Хлѣбникова, и говорить не стоитъ,
привезенныхъ 3,093 пудахъ говорить стоитъ.

Очевидно, мы имѣемъ здѣсь дѣло съ очень дурнымъ способомъ
ціи праваго берега.

Но вернемся опять къ земледѣлію и къ г. Малышеву.

Какъ мы уже знаемъ, онъ говоритъ, что «земледѣліе не даетъ
ю и трехъ милл рублей въ годъ» *). Изъ его доклада не видно,
оситъ ли г. Малышевъ *сѣнокосъ* къ земледѣлію? О сѣнокосѣ *онъ*
тамъ не упоминаетъ. Поэтому нужно полагать, что сѣнокосъ у
о, какъ и у всѣхъ, входитъ въ общую рубрику земледѣлія, т. е.
, что край имѣетъ отъ сѣнокоса, должно считаться въ показанныхъ
ъ трехъ милл. рублей.

Но вотъ оффиціальныя данныя Центр. Ст. Ком. министр. внутр.
ъ о сѣнокосѣ лишь пяти уѣздовъ Астрах. губ., безъ калмыцкой и
гизской степей.

*) См. страницу 288 настоящаго «Сборника».

Урожай сѣна пяти уѣздовъ по губерніи [8]):

въ	1892	году	30.307,800 пудовъ.
»	1893	»	43.723,000 »
»	1894	»	37.358,000 »
»	1895	»	41.948,000 »
»	1896	»	50.702,000 »
»	1897	»	36.036,000 »
	Итого. . .		240.000,000 пудовъ.

Въ среднемъ 40.000,000 п. въ годъ.

Не знаю, можно ли считать за пудъ сѣна менѣе десяти коп. Оффиціальныя справочныя цѣны показываютъ по губерніи за пудъ сѣна до 30, 40 и болѣе копеекъ. Но при разсчетѣ даже по десяти коп. за пудъ сѣнокосъ даетъ краю отъ 3 до 5 милл. р. въ годъ.

Итакъ, если г. Малышевъ считаетъ сѣнокосъ въ общей рубрикѣ земледѣлія, то одинъ сборъ сѣна въ пяти уѣздахъ, безъ калмыцкой и киргизской степей, превышаетъ всю ту сумму, которую г. Малышевъ считаетъ доходомъ съ земледѣлія.

Если-же г. Малышевъ не считаетъ совсѣмъ сѣнокоса, то, упоминая объ отрасляхъ труда, по его мнѣнію приносящихъ не болѣе милліона, странно было не упомянуть статью дохода, по наименьшей оцѣнкѣ представляющую отъ 3 до 5 милл. рублей въ годъ.

Или г. Малышевъ не считаетъ нужнымъ упоминать о сѣнокосѣ, такъ какъ онъ поглощается нашимъ скотоводствомъ. Но этого допустить ужъ совершенно немыслимо. Въ такомъ случаѣ какъ примирить такія противорѣчія: самъ наличный составъ скота губерніи представляетъ собою, какъ мы видѣли, капиталъ болѣе 50 милл. рублей. Если допустить, что этотъ скотъ поглощаетъ ежегодно одного только сѣна цѣнностью отъ 3—5 милл. рублей, ну-хотя бы даже половину этого, то какимъ-же образомъ возможно считать, что скотоводство даетъ населенію не болѣе 1-го—2-хъ милл. рублей, какъ это полагаетъ г. Малышевъ, когда расходъ по содержанію скота на одно только сѣно колеблется отъ 3 до 5 милл. рублей? Эта несообразность еще болѣе усугубляется, если не забыть, во-первыхъ, что скотъ у насъ продовольствуется почти круглый годъ на подножномъ корму, и что сѣнокошеніе является самостоятельнымъ промысломъ, а во-вторыхъ, что мы приняли въ разсчетъ весь наличный составъ скота губерніи, т. е. пяти уѣздовъ и калмыцкой и киргизской степей, подсчеты же сѣнокоса Центр. Стат. К- -та относятся лишь *до пяти уѣздовъ безъ* кал-

[8]) Статистика Россійской Имперіи XXVI, XXVIII и слѣд. объ урожаяхъ.

цкой и киргизской степей; составъ же скота этихъ степей болѣе ловины всего количества скота губерніи.

Изъ 3.652,000 головъ скота всей губерніи 2.222,000 прихо-ся на нашихъ кочевниковъ калмыцкой и киргизской степей.

Это сопоставленіе лишній разъ показываетъ, какъ невѣроятно зньшена г. Малышевымъ доходность отъ земледѣлія.

Желѣзная дорога по правому берегу для доставки топлива.

Одинъ изъ аргументовъ г. Малышева за необходимость соединенія страхани съ Царицынымъ—это несомнѣнно доставка *каменнаго уг-* (!!) къ намъ въ Астрахань для отопленія домовъ...

«Нельзя не подумать о томъ, заботливо говоритъ г. Малышевъ, къ-же отоплять дома въ Астрахани и губерніи, если возрастетъ льно цѣна на дрова и остатки?» *). Это обстоятельство, по мнѣнію Малышева, «крайне важное» и отъ этого кризиса насъ спасетъ лговерженная дорога, доставляя «и скорѣе и дешевле» каменный ль съ юга Россіи.

Посмотримъ, какъ много въ этомъ аргументѣ серьезнаго.

Нефть, по мнѣнію г. Малышева, истощается.

Но этому совершенно противорѣчитъ статистика добычи нефти.

Добыча нефти на Кавказѣ за десять лѣтъ съ 1886 по 1895 г. расла съ 120 милл. до 430 милл. пудовъ [9]), добыча-же каменнаго я въ Донецкомъ бассейнѣ за тѣ-же десять лѣтъ возрасла съ 128 лл. лишь до 298 милл. пудовъ [10]), т. е. добыча каменнаго угля Донецкомъ бассейнѣ увеличилась лишь въ $2^1/_3$ раза добыча нефти на Кавказѣ въ 3^1 2 раза.

Эти цифры пріобрѣтаютъ еще большее значеніе, если принять вниманіе тепловые эффекты того и другого рода топлива, чего игнорировать никакъ нельзя. Какъ извѣстно, теплотворная сила нефтяго отопленія [11]) до двухъ разъ большая, чѣмъ каменнаго угля [12]).

Кромѣ Бакинскихъ источниковъ, гдѣ добыча растетъ колоссально [13]), районъ добычи нефти на Кавказѣ все увеличивается: Грозное,

*) См. страницу 289 настоящаго «Сборника».

[9]) Сборникъ статистическихъ свѣдѣній о горнозаводской промышленности въ Россіи. Изданіе горнаго ученаго комитета. СПБ. 1897, стр. 45.

[10]) Тамъ-же, стр. 31.

[11]) Гулишамбаровъ. Нефтяное отопленіе. Стр. 39 и 51.

[12]) Пропорція еще болѣе увеличится, если принять и дешевые сорта каменнаго угля.

[13]) На Бакинскихъ промыслахъ было добыто (стр. 46 Сборника):

въ 1892 году	296	милл. пуд.
— 1893 —	344	—
— 1894 —	308	—
— 1895 —	400	—

Анапа, чтобы не называть другія болѣе мелкія мѣста новой добычи. Еще за нѣсколько дней открыты нефтяные источники между Пятигорскомъ и Эссентуками.

Грозненская нефть приблизится къ намъ въ ближайшемъ будущемъ спеціальнымъ нефтепроводомъ, разсчитаннымъ на 50 милл. пуд.

На дняхъ читаемъ извѣстіе, что въ Баку, на промыслѣ Вишау [14]), ударилъ фонтанъ, выбрасывающій *пятьсотъ тысячъ пудовъ въ сутки.* Цѣны на нефтеносныя земли растутъ чрезвычайно.

Это-ли признаки истощенія нефтяныхъ залежей?

Между тѣмъ этимъ мнимымъ истощеніемъ г. Малышевъ объясняетъ повышеніе цѣнъ на нефть. Цѣны на нефть дѣйствительно сильно повысились, только не отъ ея истощенія, а отъ чрезвычайно быстраго распространенія ея и крѣпкихъ рукъ, въ которыхъ теперь находится нефтепромышленность.

Болѣе глубокое буреніе, на которое ссылается г. Малышевъ [15]), также не находится ни въ какомъ соотношеніи съ колебаніями цѣнъ.

Вотъ доказательство:

Въ 1890 году средняя глубина скважинъ была 94 с., цѣна $6^1/_2$ к. за пудъ; въ 1891 г.—102 с., цѣна $2^1/_2$ к. за пудъ; въ 1892 г. —109 с., цѣна $^1/_2$ до $1^1/_2$ к. за пудъ.

Болѣе поразительнаго опроверженія, кажется, отъ цифръ нельзя ждать: глубина скважинъ *увеличивается* съ 94 саж. до 109 саж., а цѣна *опускается* съ $6^1/_2$ коп. до копѣйки за пудъ!

А вотъ и другой интересный фактъ:

Количество нефти, выброшенной въ Баку фонтанами, составляло въ 1894 году $20^1/_2{}^0/_0$ всей добычи, а въ 1895 году $32^1/_2{}^0/_0$ всей добычи, или выражая въ абсолютныхъ цифрахъ: въ 1894 году выброшено фонтанами 60 милл. пуд., въ 1895 г.—124 милл. пудовъ [16]); средняя же цѣна на нефть въ 1894 году 3,1 к. за пудъ, въ 1895 г.—6,5 к. за пудъ [17]), т. е., не смотря на увеличеніе вдвое количества болѣе дешевымъ способомъ добытой нефти, цѣна съ одного года на другой также удваивается. Это увеличеніе цѣнъ шло параллельно съ безпримѣрнымъ увеличеніемъ добычи нефти въ Баку вообще: въ 1894 г. добыто 308.514,000 пуд., въ 1895 г. 400.918,000 пудовъ [18]).

---

[14]) Этотъ промыселъ, бывшій Тагіева, проданъ года два тому назадъ одному иностранному об-ву за пять съ половиной милл. руб.; 14 лѣтъ тому назадъ Тагіевъ пріобрѣлъ этотъ промыселъ за *девять десятъ тысячъ руб.*, а въ настоящую минуту этотъ промыселъ оцѣнивается въ двадцать милл. руб.

[15]) Напрасно г. Малышевъ отождествляетъ эти два явленія: истощеніе источниковъ и болѣе глубокое буреніе.

[16]) Стр. 47 «Сборника».

[17]) Стр. 51.

[18]) Стр. 46.

Итакъ, увеличеніе фонтанной нефти съ 60 милл. до 124 милл., увеличеніе общей добычи съ 308 до 400 милл. и увеличеніе цѣнъ съ 3,1 до 6,6 к. за пудъ,—всѣ эти три явленія шли параллельно и какъ бы сговорились, чтобы доказать фантастичность доводовъ брошюры «о наивыгоднѣйшемъ направленіи ж. дороги».

Цѣны на нефть повысились, но по причинамъ, мало ободрительнымъ для правобережниковъ. Главныхъ причинъ двѣ:

Во-первыхъ,—сосредоточеніе нефтепромышленности въ крѣпкихъ рукахъ [19]).

Во-вторыхъ,—на цѣну вліяетъ колоссальное и необыкновенно быстрое распространеніе нефти.

Однѣ жел. дороги за пять лѣтъ съ 1891 по 95 годъ увеличили потребленіе нефти съ 20.393,000 пуд. до 50.246,000 п. [20]). Нефть вытѣсняетъ уголь даже съ Днѣпровскаго пароходства [21]).

Это-ли признакъ вѣроятности появленія у насъ каменнаго угля?

Нефть, благодаря своей высокой теплопроизводительности, почти въ 2 раза большей чѣмъ уголь [22]), благодаря горѣнію безъ остатка, весьма малому уходу, быстротѣ нагрузки и требованію меньшаго мѣста для храненія, не смотря и на сильное повышеніе цѣнъ, энергично вытѣсняетъ каменный уголь въ отдаленнѣйшихъ отъ насъ промышленныхъ районахъ, въ особенности въ Московскомъ, и вплоть до Ярославля. А авторъ брошюры «о наивыгоднѣйшемъ направленіи» дороги въ Астрахань выставляетъ, какъ одинъ изъ важныхъ доводовъ правобережной дороги, доставку къ намъ каменнаго угля!..

Правда, онъ заботится о нашемъ будущемъ, но для этого нужно начать съ того, чтобы доказать, что Кавказскіе нефтяные источники изсякнутъ скорѣе, чѣмъ каменноугольный Донецкій бассейнъ, а пока по теплопроизводительности Кавказъ даетъ вдвое больше топлива, чѣмъ не только Донецкій, но и всѣ каменноугольные бассейны Россіи, взятые вмѣстѣ!

Ростъ-же нашей нефтепромышленности по сравненію съ ростомъ каменноугольной промышленности представляется въ такой пропорціи: съ 1880 года по 1895 годъ нефтепромышленность Кавказа

---

[19]) Стр. 51. Сборникъ статист. свѣдѣній о горнозаводской промышл. въ Россіи. Изданіе горнаго ученаго комитета; тоже стр. 53. Производ. силы Россіи. Изданіе департ. торговли и мануф.: «Едва-ли, говоритъ горн. инж. Кулибинъ, не одну изъ наиболѣе крупныхъ ролей въ дѣлѣ подъема цѣнъ на сырую нефть должно приписать сосредоточенію большихъ запасовъ нефти въ крѣпкихъ рукахъ».

[20]) Ст. 75 сб. ст. о горнопром.

[21]) Ст. 32 тамъ-же.

[22]) Гуминамбаровъ. Нефтяное отопленіе. Стр. 39 и 51.

успѣла возрасти въ 20 разъ, тогда какъ углепромышленность въ тотъ-же періодъ успѣла увеличиться въ $2^1/_2$ раза [23]).

Явно, авторъ брошюры «о наивыгоднѣйшемъ направленіи жел. дор.» въ Астрахань хотѣлъ общеизвѣстный и дѣйствительно крупный фактъ повышенія цѣнъ на нефть повернуть въ пользу правобережнаго направленія, но попытка, какъ видите, очень неудачная и всѣ цифры какъ бы сговорились и дружно кричатъ противъ этого пріема.

Я уже не говорю о томъ весьма возможномъ случаѣ, что теперешнія высокія цѣны на нефть могутъ оказаться столь-же временнымъ явленіемъ, какъ повышеніе цѣнъ и въ 1890 г. [24]).

Вотъ колебанія цѣнъ на нефть въ Баку за семь лѣтъ:

				Добыча нефти.
Въ 1890 г.	6,5 к.	за п.	въ среднемъ	242 м. п.
» 1891 »	2,7 »	» »	»	290 » »
» 1892 »	1,1 »	» »	»	298 » »
» 1893 »	1,4 »	» »	»	353 » »
» 1894 »	3,1 »	» »	»	315 » »
» 1895 »	6,5 »	» »	»	430 » »
» 1896 »	7,8 »	» »	»	

Дальнѣйшіе комментаріи къ этимъ краснорѣчивымъ цифрамъ, кажется, будутъ излишни.

Итакъ, и доводъ, что правобережная дорога нужна будетъ для доставки къ намъ каменнаго угля, есть пустѣйшій вымыселъ, разсчитанный на малое знакомство публики съ дѣйствительнымъ положеніемъ вещей.

Но такого дурного качества по необходимости бываютъ доводы за дѣло, не отвѣчающее дѣйствительнымъ интересамъ края. Между тѣмъ на этотъ доводъ г. Малышевъ неоднократно ссылался въ обоихъ своихъ докладахъ и называетъ его крайне важнымъ.

Во всякомъ случаѣ странно, что г. Малышевъ взялъ на себя роль обличителя чьихъ то козней: «чтобъ освѣтить этотъ затемняемый

---

[23]) Насколько богаты наши нефтяныя залежи и какъ много шансовъ на дальнѣйшее развитіе добычи нефти, можетъ служить уже одинъ тотъ фактъ, что, какъ извѣстно, въ морскомъ министерствѣ дѣятельно разрабатывается вопросъ о замѣнѣ каменнаго угля нефтянымъ отопленіемъ на военномъ флотѣ. Впрочемъ, можетъ быть, брошюра г. Малышева, щедро разосланная всѣмъ министрамъ, измѣнитъ это намѣреніе морскаго вѣдомства.

[24]) Сборн. стр. 90. Этимъ колебаніямъ цѣнъ на нефть въ Баку не всегда шло параллельно и колебаніе цѣнъ на нефтяные остатки въ Москвѣ:

1890	1891	1892	1893	1894	1895	1896
29,0	25,1	22,2	26,3	25,1	25,0	28,6

предъ обществомъ вопросъ, я и рѣшилъ, говоритъ г. М., сдѣлать вамъ настоящій докладъ» *)...

Мы видѣли, какъ г. Малышевъ «*осветилъ*» рыбное дѣло, скотоводство, земледѣліе, вопросъ о топливѣ. Теперь посмотримъ, какъ онъ «освѣщаетъ» другія отрасли интересовъ нашего края.

Домовладѣніе.

Отъ заботъ г. Малышева объ отопленіи домовъ въ г. Астрахани естествененъ переходъ къ его оцѣнкѣ домовладѣнія города Астрахани.

Домовладѣніе города Астрахани, по оцѣнкѣ г. Малышева, «приноситъ не болѣе 1.700,000 рублей» **).

Чтобы показать совершенно наглядно, насколько невѣрна и именно уменьшена эта цифра, я подойду къ этому вопросу тремя различными путями.

Представимъ себѣ, что всѣ жители г. Астрахани, и бѣдные и богатые, уподобились обитателямъ ночлежныхъ домовъ и платятъ за свой ночлегъ тоже лишь по пяти копеекъ за ночь [25]).

Въ Астрахани 113 тыс. жителей, что составитъ по этой таксѣ въ годъ 2.025,000 рублей!

Итакъ, при самомъ невѣроятномъ предположеніи, что всѣмъ жителямъ города жилище стоитъ столько-же, сколько послѣднему золоторотцу, и тогда общая сумма превыситъ малышевскую цифру. При этомъ не приняты во вниманіе ни магазины, ни гостинницы, трактиры, торговыя помѣщенія, палатки.

Вотъ первый признакъ, который заставилъ меня усумниться въ вѣрности вычисленій г. Малышева.

Подойдемъ къ тому-же самому вопросу при помощи другихъ данныхъ.

Въ городѣ насчитывается извѣстныхъ податному вѣдомству 6,463 дворовыхъ участка. Изъ нихъ въ 3,600 дворовыхъ участкахъ аренда жилыхъ помѣщеній (квартиръ) оцѣнена въ 1.802,709 руб. Аренда

---

*) См. страницу 285 настоящаго «Сборника».

**) См. страницы 288 и 437 настоящаго «Сборника».

25) Я не говорю о нашихъ благотворительныхъ ночлежныхъ домахъ, въ которыхъ берутъ по 2 к. или пускаютъ даже даромъ, но они черезъ силу могутъ дать пріютъ тысячѣ человѣкъ.

жилыхъ помѣщеній въ остальныхъ *2,863* дворовыхъ участкахъ не показана [26]).

Въ городѣ насчитывается торговыхъ заведеній 3,297, изъ нихъ аренда не показана въ 592. Аренда-же 2,705 заведеній показана податной инспекціи въ 1.112,030 руб. Итого стоимость аренды зарегистрованныхъ заведеній и квартиръ равна 2.914,000 руб., т. е. почти 3 милл. За симъ осталось неподсчитанной доходность 2,863 дворовыхъ участковъ и 592 торговыхъ помѣщеній.

Изъ этихъ цифръ, которыя далеко ниже дѣйствительности, можно заключить, что домовладѣніе въ Астрахани приноситъ никакъ не менѣе 4 милл. рублей.

Но вотъ и еще одно указаніе невѣрности цифры г. Малышева 1.700,000 руб. Перепись 1891 г. показала въ городѣ 16,622 жилыхъ строенія съ 54,151 комнатой. Въ Астрахани бѣднѣйшее населеніе за такъ называемый уголъ, т. е. мѣсто въ комнатѣ, отдѣленное пологомъ и достаточное лишь для одной койки, платитъ по два рубля въ мѣсяцъ. Поэтому, если принять въ среднемъ въ мѣсяцъ по пяти рублей за комнату, или шестьдесятъ рублей въ годъ, то, конечно, никто не назоветъ это преувеличеніемъ. По этому разсчету сказанныя 54,000 комнатъ дадутъ *3.240,000 рублей.* Съ 1891 г. число жителей въ городѣ увеличилось на 18 тыс. человѣкъ; соотвѣтственно этому увеличенію населенія увеличилось, конечно, и число жилыхъ строеній. Кромѣ того, нужно опять не забыть доходность нежилыхъ строеній, т. е. находящихся подъ магазинами, трактирами, складами, амбарами и т. п.; такихъ строеній перепись 1891 г. показала 15,617.

Поэтому можно съ полною увѣренностью сказать, что принятая нами цифра доходности домовладѣнія въ Астрахани въ 4 милл. рублей много ниже дѣйствительной.

---

[26]) Квартирный налогъ.

Стоимость квартиръ	Число дворовыхъ участковъ съ показаніемъ цѣнъ квартиръ	Число дворовыхъ участковъ, гдѣ не показ. стоим. квартиръ
1 участ. 247,231 руб.	271	59
2 участ. 378,900 »	394	20
3 участ. 387,193 »	806	419
4 участ. 293,906 »	756	721
5 участ. 293,561 »	773	400
6 участ. 201,918 »	600	1244
1.802,709 руб.	3600	2863
	6463	

Г.-же Малышевъ желаетъ увѣрить, что домовладѣніе даетъ «не болѣе 1.700,000 руб.».

Нужно это автору «наивыгоднѣйшаго направленіи ж. д.» въ Астрахань для того, чтобы доказать, что ради г. Астрахани выборъ направленія ж. дороги не можетъ быть.

Направленіе грузовъ.

Какъ мы видѣли, представители защиты правобережной дороги охотно пускаются въ экскурсіи въ область очень отдаленнаго, потому мало извѣстнаго намъ, будущаго, напримѣръ, въ ихъ заботѣ о доставкѣ къ намъ въ будущемъ каменнаго угля для отопленія домовъ...

Въ то же время они при оцѣнкѣ право-и лѣво-бережнаго направленія совсѣмъ обходятъ вопросъ объ одномъ уже существующемъ и притомъ весьма важномъ, если не важнѣйшемъ, предметѣ перевозки, а именно о товарахъ транзитныхъ и о товарахъ, поступающихъ къ намъ для мѣстнаго потребленія.

Г. Малышевъ оцѣниваетъ значеніе для Астрахани транзита въ 20 милл. руб. *), но онъ умалчиваетъ о преимуществѣ для транзита того или другого направленія проектируемой ж. дороги.

Этотъ вопросъ, столь важный для Астрахани и ея торговли и промышленности, для правобережниковъ является крайне щекотливымъ

Одинъ перечень товаровъ, приходящихъ къ намъ для мѣстнаго потребленія, и перечень товаровъ транзитныхъ, безъ дальнѣйшихъ подробныхъ справокъ въ статистикѣ движенія грузовъ, уже каждому, мало-мальски знакомому съ дѣломъ, покажетъ все чрезвычайное значеніе для насъ всего сѣвернаго, сѣверо-западнаго и восточнаго районовъ Россіи. Лѣвобережный путь въ эти районы короче, преимущество съ этой точки зрѣнія лѣвобережнаго направленія очевидно, и потому понятно такое замалчиваніе этого крупнаго фактора со стороны правобережниковъ. Изъ товаровъ, идущихъ транзитомъ черезъ Астрахань, напр., хлопокъ, сухіе фрукты, сорочинское пшено, вино виноградное, составившіе за минувшую (1897 г.) навигацію 5.059,000 пудовъ, имѣютъ въ главной массѣ назначеніе на сѣверъ Россіи и въ своей меньшей части Лодзь и Варшаву. Конечно, часть этихъ грузовъ отойдетъ съ водяного пути на ж. дорогу.

Изъ проходящихъ черезъ Астрахань наливныхъ грузовъ не исключена возможность, что не только часть керосина и другихъ цѣнныхъ нефтяныхъ продуктовъ, но даже нѣкоторое количество нефтяныхъ остатковъ зимою пойдетъ изъ Астрахани по жел. дорогѣ. Га-

*) См. страницу 288 настоящаго «Сборника».

жилыхъ помѣщеній въ остальныхъ *2,863* дворовыхъ участкахъ не показана [26]).

Въ городѣ насчитывается торговыхъ заведеній 3,297, изъ нихъ аренда не показана въ 592. Аренда-же 2,705 заведеній показана податной инспекціи въ 1.112,030 руб. Итого стоимость аренды зарегистрованныхъ заведеній и квартиръ равна 2.914,000 руб., т. е. почти 3 милл. За симъ осталось неподсчитанной доходность 2,863 дворовыхъ участковъ и 592 торговыхъ помѣщеній.

Изъ этихъ цифръ, которыя далеко ниже дѣйствительности, можно заключить, что домовладѣніе въ Астрахани приноситъ никакъ не менѣе 4 милл. рублей.

Но вотъ и еще одно указаніе невѣрности цифры г. Малышева 1.700,000 руб. Перепись 1891 г. показала въ городѣ 16,622 жилыхъ строенія съ 54,151 комнатой. Въ Астрахани бѣднѣйшее населеніе за такъ называемый уголъ, т. е. мѣсто въ комнатѣ, отдѣленное пологомъ и достаточное лишь для одной койки, платитъ по два рубля въ мѣсяцъ. Поэтому, если принять въ среднемъ въ мѣсяцъ по пяти рублей за комнату, или шестьдесятъ рублей въ годъ, то, конечно, никто не назоветъ это преувеличеніемъ. По этому разсчету сказанныя 54,000 комнатъ дадутъ *3.240,000 рублей.* Съ 1891 г. число жителей въ городѣ увеличилось на 18 тыс. человѣкъ; соотвѣтственно этому увеличенію населенія увеличилось, конечно, и число жилыхъ строеній. Кромѣ того, нужно опять не забыть доходность нежилыхъ строеній, т. е. находящихся подъ магазинами, трактирами, складами, амбарами и т. п.; такихъ строеній перепись 1891 г. показала 15,617.

Поэтому можно съ полною увѣренностью сказать, что принятая нами цифра доходности домовладѣнія въ Астрахани въ 4 милл. рублей много ниже дѣйствительной.

---

[26]) Квартирный налогъ.

Стоимость квартиръ	Число дворовыхъ участковъ съ показаніемъ цѣнъ квартиръ	Число дворовыхъ участковъ, гдѣ не показ. стоим. квартиръ
1 участ. 247,231 руб.	271	59
2 участ. 378,900 »	394	20
3 участ. 387,193 »	806	419
4 участ. 293,906 »	756	721
5 участ. 293,561 »	773	400
6 участ. 201,918 »	600	1244
1.802,709 руб.	3600	2863
	6463	

Г.-же Малышевъ желаетъ увѣрить, что домовладѣніе даетъ «не болѣе 1.700,000 руб.».

Нужно это автору «наивыгоднѣйшаго направленіи ж. д.» въ Астрахань для того, чтобы доказать, что ради г. Астрахани выборъ направленія ж. дороги не можетъ быть.

Направленіе грузовъ.

Какъ мы видѣли, представители защиты правобережной дороги охотно пускаются въ экскурсіи въ область очень отдаленнаго, потому мало извѣстнаго намъ, будущаго, напримѣръ, въ ихъ заботѣ о доставкѣ къ намъ въ будущемъ каменнаго угля для отопленія домовъ...

Въ то же время они при оцѣнкѣ право-и лѣво-бережнаго направленія совсѣмъ обходятъ вопросъ объ одномъ уже существующемъ и притомъ весьма важномъ, если не важнѣйшемъ, предметѣ перевозки, а именно о товарахъ транзитныхъ и о товарахъ, поступающихъ къ намъ для мѣстнаго потребленія.

Г. Малышевъ оцѣниваетъ значеніе для Астрахани транзита въ 20 милл. руб. *), но онъ умалчиваетъ о преимуществѣ для транзита того или другого направленія проектируемой ж. дороги.

Этотъ вопросъ, столь важный для Астрахани и ея торговли и промышленности, для правобережниковъ является крайне щекотливымъ

Одинъ перечень товаровъ, приходящихъ къ намъ для мѣстнаго потребленія, и перечень товаровъ транзитныхъ, безъ дальнѣйшихъ подробныхъ справокъ въ статистикѣ движенія грузовъ, уже каждому, мало-мальски знакомому съ дѣломъ, покажетъ все чрезвычайное значеніе для насъ всего сѣвернаго, сѣверо-западнаго и восточнаго районовъ Россіи. Лѣвобережный путь въ эти районы короче, преимущество съ этой точки зрѣнія лѣвобережнаго направленія очевидно, и потому понятно такое замалчиваніе этого крупнаго фактора со стороны правобережниковъ. Изъ товаровъ, идущихъ транзитомъ черезъ Астрахань, напр., хлопокъ, сухіе фрукты, сорочинское пшено, вино виноградное, составившіе за минувшую (1897 г.) навигацію 5.059,000 пудовъ, имѣютъ въ главной массѣ назначеніе на сѣверъ Россіи и въ своей меньшей части Лодзь и Варшаву. Конечно, часть этихъ грузовъ отойдетъ съ водяного пути на ж. дорогу.

Изъ проходящихъ черезъ Астрахань наливныхъ грузовъ не исключена возможность, что не только часть керосина и другихъ цѣнныхъ нефтяныхъ продуктовъ, но даже нѣкоторое количество нефтяныхъ остатковъ зимою пойдетъ изъ Астрахани по жел. дорогѣ. Га-

*) См. страницу 288 настоящаго «Сборника».

рантіей этому можетъ служить сильное колебаніе цѣнъ на нефтяные остатки въ Московскомъ промышленномъ районѣ къ концу зимы, когда запасы начинаютъ истощаться.

При тарифѣ, напр., въ $^1/_{80}$ съ пуда и версты, пробѣгъ до Москвы будетъ стоить 16,6 коп.

Сейчасъ въ Москвѣ нефтяные остатки 31 к., въ Астрахани $12^1/_2$—13 к. за пудъ, т. е. разница въ цѣнѣ на 18 коп., которая и покроетъ расходъ по перевозкѣ нефти по ж. дорогѣ. Что на такой массовый продуктъ, какъ нефтяные остатки, возможенъ тарифъ въ $^1/_{80}$ к. и даже меньшій, можетъ служить доказательствомъ существованіе предѣльнаго тарифа на соль въ $^1/_{180}$ к. съ пуда и версты.

Достаточно взглянуть на діаграмму (изданіе Статист. Отдѣл. министерства путей сообщ. 1895 г.) распредѣленія грузовъ по сѣти ж. дорогъ, чтобы видѣть все преобладающее значеніе для сбыта нефтяныхъ остатковъ Московскаго и сѣвернаго промышленнаго района.

Въ этотъ районъ идетъ болѣе 80 проц. количества нефти, поступающей на жел.-дор. сѣть [27]).

Разстояніе къ этому району и по лѣвому берегу черезъ Камышинъ короче, чѣмъ по правому берегу, на 50 верстъ [28]), что составитъ разницу на всемъ пробѣгѣ до Москвы болѣе $^1/_2$ коп. на пудъ нефтяныхъ остатковъ.

Между тѣмъ, чѣмъ малоцѣннѣе товаръ и чѣмъ болѣе онъ имѣетъ массовый характеръ въ сбытѣ, тѣмъ большее значеніе, конечно, должна имѣть для него всякая сотая копейки въ стоимости его транспортировки.

Что касается до товаровъ, поступающихъ къ намъ для мѣстнаго потребленія, то преимущественно сѣверное происхожденіе ихъ никто, конечно, отрицать не станетъ!

Это суть хлѣбъ, мануфактуры, бакалейные, галантерейные, пеньковые, холщевые товары, всякія металлическія и деревянныя издѣлія.

Трудно сказать, конечно, какая часть этихъ грузовъ будетъ доставлена къ намъ по жел. дорогѣ. Но во всякомъ случаѣ, если для нашей мѣстной промышленности важно, чтобы ея продукты возможно дешевле доставлялись на рынки сбыта, то не менѣе важно, чтобы и къ намъ доставлялись какъ можно дешевле предметы мѣстнаго потребленія, ибо отъ этого значительно зависитъ высота заработной платы и стоимость производства нашей промышленности. А этому

---

[27]) Изданіе Статистич. Отдѣл. м. п. с. Движеніе главнѣйшихъ грузовъ по ж. д. и водянымъ путямъ 1895 г.

[28]) По даннымъ г. Малышева, линія Астр.-Царицынъ проектируется 382 версты, слѣдовательно отъ Астрахани до Москвы черезъ Царицынъ 1388 верстъ, по даннымъ Ряз.-Уральск. об-ва Астрахань-Камыш. 439 вер., слѣдов. до Москвы—1338 верстъ.

требованію удовлетворяетъ болѣе лѣвобережная линія, какъ болѣе короткая въ сѣверный и Московско-центральный промышленный районъ.

Г. Малышевъ иронизируетъ ходатайство представителей киргизской орды о проведеніи ж. д. по лѣвому берегу (стр. 21) и думаетъ, что подобныя ходатайства могутъ лишь «компрометировать» дѣло *). Компрометирующаго дѣло здѣсь ровно ничего нѣтъ. Разъ хотя-бъ и кочевники продаютъ свои продукты и покупаютъ чужіе, то для нихъ пути сообщенія имѣютъ такое же значеніе, какъ и для осѣдлаго населенія. Жел. дорога подыметъ цѣнность ими сбываемыхъ продуктовъ: скота, кожъ, сала, шерсти и понизитъ стоимость тѣхъ товаровъ, которые привозятъ въ степь имъ на продажу: хлѣбъ, мануфактуру, кирпичный чай и т. д. Это общее экономическое явленіе, въ подтвержденіе котораго можно съ большимъ основаніемъ сослаться на труды К. Маркса, чѣмъ это дѣлаетъ г. Малышевъ въ своемъ вольномъ подраздѣленіи правобережниковъ на представителей прогрессивнаго и лѣвобережниковъ на представителей регрессивнаго капитала. Съ такимъ же основаніемъ г. Малышевъ могъ подраздѣлить правобережниковъ на добрыхъ и лѣвобережниковъ на злыхъ и сослаться на Священное Писаніе, какъ дурно оно отзывается о злыхъ людяхъ...

Мы уже знаемъ цѣну статистическихъ доводовъ г. Малышева. Остановлюсь на сказанномъ подраздѣленіи на представителей прогрессивнаго промышленнаго и регрессивно рентнаго капитала. Оно поистинѣ характерно и вполнѣ подходитъ къ общему колориту доказательствъ г. Малышева. Никто не станетъ сомнѣваться, что, напр., г. Беззубиковъ одинъ изъ крупнѣйшихъ представителей нашей промышленности, а онъ за правый берегъ теперь только потому, что его убѣдили въ чрезвычайной стоимости лѣвобережной дороги и что ее якобы долго придется ждать,—дольше чѣмъ правобережную. На совѣщаніи у г. Начальника губерніи онъ говорилъ: «и я сталъ-бы за лѣвый берегъ, хотя бы изъ личныхъ выгодъ, но вотъ вопросъ, когда проведутъ дорогу.. »[29]). Итакъ, ясно, выгоды крупнѣйшаго представителя промышленности связаны съ лѣвымъ берегомъ. Другой крупный рыбопромышленникъ Ф. П. Неизвѣстновъ ярый лѣвобережникъ. Х. Н. Хлѣбниковъ еще лишь полтора года тому назадъ на губернскомъ дворянскомъ собраніи говорилъ: «и я, и мы всѣ за лѣвый берегъ». По схемѣ г. Малышева, нужно полагать, что тогда онъ принадлежалъ къ представителямъ регрессивнаго капитала, теперь перешелъ въ ряды представителей прогрессивнаго капитала.

*) См. страницы 295—296 настоящаго «Сборника».

[29]) Красною нитью черезъ всѣ сужденія «совѣщанія» проходитъ, неизвѣстно на чемъ основанное, убѣжденіе, что намъ правую дорогу разрѣшатъ сейчасъ-же, а лѣвобережную придется ждать лѣтъ десять.

А наши молодцы—казаки, несомнѣнно, всѣ поголовно принадлежатъ къ группѣ представителей прогрессивнаго, промышленнаго капитала!.. Вѣдь они за правый берегъ, по крайней мѣрѣ, такъ значится на бумагѣ. Не правда-ли, г. Малышевъ?

Къ какой изъ двухъ категорій прикажетъ г. Малышевъ отнести ходатайство *за лѣвый берегъ* не только города Саратова, но и всей Самарской губерніи?.. Какіе тамъ, подумаешь, ретрограды, не желающіе ничего знать о промышленномъ прогрессѣ!

За то Юго-Восточное общество, изслѣдующее направленіе правобережной дороги, служитъ проводникомъ интересовъ капитала прогрессивнаго промышленнаго. Не правда-ли, г. Малышевъ?

Я упомянулъ о Юго-Восточной дорогѣ. Для уясненія многаго не безполезно здѣсь напомнить, что вопросъ о постройкѣ дороги по правому берегу имѣетъ спеціально для Юго-Восточной дороги величайшее значеніе: однихъ рыбныхъ грузовъ въ Царицынъ поступаетъ отъ насъ 9—10 милл. пудовъ. Значительная часть этихъ грузовъ и все наше товарное сношеніе съ центромъ Россіи, Москвою и сѣверными районами, проходящее теперь по Грязе-Царицынской дорогѣ, при осуществленіи лѣвобережной линіи отойдетъ на Камышинъ. Поэтому для Юго-Восточнаго об-ва постройка лѣвобережной линіи связана съ громаднымъ матеріальнымъ ущербомъ. Съ точки зрѣнія интересовъ Юго-Восточнаго об-ва, въ крайности, кто-бы ни строилъ дорогу по правому берегу на Царицынъ: казна или кто другой, ей все-таки выгоднѣе, лишь-бы не допустить постройку лѣвобережной дороги. Даже болѣе: явно, ей хоть никакой дороги на Астрахань [30]), лишь-бы не лѣвобережная. Настоящее положеніе ей вполнѣ выгодно: никакая или правобережная сохранитъ ей это выгодное положеніе, тогда какъ лѣвобережная часть грузовъ отнимаетъ. Напоминаю это въ отвѣтъ на тѣ газетныя замѣтки, въ которыхъ говорится, что разъ зашла рѣчь о ходатайствѣ постройки правобережной дороги на казенный счетъ, не можетъ быть вопроса о заинтересованности Юго-Восточнаго об-ва. Нѣтъ, этотъ вопросъ остается въ полной силѣ, уже не говоря о томъ, насколько искренно это предложеніе о ходатайствѣ постройки дороги на казенный счетъ. Вѣдь только потому, что такое ходатайство предложатъ, дорога на казенный счетъ не выстроится.

---

[30]) Почему до возникновенія вопроса о лѣвобережной дорогѣ Юго-Восточное об-во не [illegible] соединеніе съ Астраханью, если не ошибаюсь, и не хлопотало.

Техническія трудности.

Запугиванія техническими трудностями—это излюбленнѣйшая тема правобережниковъ... Благо, что эти розсказни не такъ легко поддаются провѣркѣ и прекрасно дѣйствуютъ на воображеніе.

Г. Хлѣбниковъ насчитываетъ между Астраханью и Сеитовкой, на протяженіи 45 в., какъ онъ выражается, «по крайней мѣрѣ 30 мостовъ» *).

На самомъ-же дѣлѣ ихъ понадобится всего десять.

По результатамъ техническаго изслѣдованія цѣлой партіи инженеровъ, въ продолженіе двухъ лѣтъ производившихъ здѣсь точныя изысканія, между Астраханью и Сеитовкой линія жел. дороги пересѣчетъ слѣдующія рѣки, протоки и проточные ерики: 1) Рѣка Большая Болда. 2) Рѣка Кривая Болда. 3) Протокъ Рыча. 4) Протокъ Боберъ (Ловканъ). 5) Ерикъ Кривантій. 6) Ерикъ Чугунный. 7) Ерикъ Шапкинъ. 8) Рѣка Бузанъ. 9) Рѣка Ахтуба. 10) Рѣка Берекетъ и еще одинъ ильмень Кабарданъ. Вотъ и всѣ переправы, требующія мостовъ.

Итакъ, увѣренія г. Хлѣбникова, что отъ Астрахани до Сеитовки потребуется «по крайней мѣрѣ 30 мостовъ», можно отнести къ области сказокъ, придуманныхъ для запугиванія легковѣрныхъ и наивныхъ. Я бы рекомендовалъ г. Хлѣбникову, прежде чѣмъ писать свою записку, которой онъ наградилъ всѣхъ высокопоставленныхъ лицъ Петербурга, позвать,—ну, хоть извозчиковъ и лодочниковъ, имѣющихъ сообщеніе съ Сеитовкой, и у нихъ провѣрить свои показанія о техническихъ трудностяхъ и легенду о 30 мостахъ.

Къ той-же категоріи сильно дѣйствующихъ на воображеніе средствъ нужно отнести поэтическое описаніе г. Хлѣбникова сокрушающей силы, по его выраженію, «сплошной массы быстротекущей полой воды шириною въ 38 верстъ» **). Какъ извѣстно, въ районѣ этой «сплошной массы быстротекущей полой воды» находится и г. Астрахань, причемъ такъ какъ главная часть города расположена по берегу Волги, то нужно допустить, что городъ подвергнутъ уже никакъ не меньшей опасности быть смытымъ, чѣмъ предполагаемые дамбы и мосты въ сторонѣ отъ главнаго теченія Волги по направленію къ Сеитовкѣ.

Что-же здѣсь, въ Астрахани, на коренной Волгѣ мы видимъ? Какъ извѣстно, $^7/_8$ площади г. Астрахани лежитъ ниже уровня высокихъ водъ, и эта громадная часть города если не затопляется во время половодья, то только благодаря не какимъ-нибудь грандіознымъ

*) См. страницу 569 настоящаго «Сборника».
**) См. страницу 570 настоящаго «Сборника».

и цѣннымъ сооруженіямъ, а благодаря самымъ незатѣйливымъ, дешевымъ валамъ, окружающимъ городъ со всѣхъ сторонъ на протяженіи болѣе десяти верстъ. Стоимость ихъ въ среднемъ съ облицовкой не превышаетъ съ версты 7—8 тыс. р. Между тѣмъ за этими дешевыми, примитивной конструкціи, валами благополучно и беззаботно проживаетъ стотысячное населеніе; имъ мы ввѣряемъ наше достояніе.

Столь-же прочными оказываются наши свайныя укрѣпленія на самыхъ опасныхъ мѣстахъ, гдѣ теченіе Волги бьетъ въ упоръ, какъ на водораздѣлахъ, или, какъ ихъ здѣсь называютъ, на стрѣлкахъ Волги и Болды, Волги и Царева. Спрашивается: возможна-ли линія жел. дороги черезъ г. Астрахань, защищенный столь примитивными укрѣпленіями? Если—да, если по улицамъ г. Астрахани возможна жел. дорога, никому и въ голову не придетъ опасаться, что она можетъ быть снесена водою, то почему-же не можетъ быть также безопасно защищена линія ж. дороги отъ Астрахани до Сеитовки, тѣмъ болѣе, что линія пройдетъ въ сторонѣ отъ главной Волги и что она, конечно, будетъ защищена болѣе совершеннымъ и дорогимъ способомъ, чѣмъ мы ограждаемъ нашъ городъ?

Въ указываемомъ г. Хлѣбниковымъ районѣ «сплошной массы быстротекущей полой воды шириною въ 38 верстъ» находятся много татарскихъ огородовъ, защищенныхъ самыми незатѣйливыми валами. Въ томъ-же районѣ лежитъ имѣніе Фунтово, обнесенное простыми валами. Нашъ почтенный городской голова, конечно, не откажетъ познакомить г. Хлѣбникова съ этими несложными и не милліонной стоимости сооруженіями, чтобы г. Хлѣбникову въ его сношеніяхъ съ высокопоставленными лицами не пришлось еще разъ впасть въ столь грубую ошибку въ описаніи всесокрушающей силы разлива въ устьѣ Волги.

Что касается до мостовъ, то безъ нихъ не обходится ни одна сколько-нибудь длинная дорога. Дамбы суть также самыя заурядныя сооруженія и часто достигаютъ нѣсколькихъ, 4—5 и болѣе саженъ высоты. Многіе изъ васъ проѣзжали по семиверстной высокой, сплошь затопляемой весною, дамбѣ въ Ростовѣ-на-Дону. По Сибирской жел. дорогѣ дамбы, какъ описываютъ, тянутся по нѣсколько десятковъ верстъ[31]).

Высота дамбы, потребной между Астраханью и Сеитовкой, на всемъ протяженіи около двухъ саженъ, слѣдовательно ничтожна сравнительно съ тѣмъ, что мы видимъ на другихъ дорогахъ, гдѣ дамбы черезъ овраги и насыпи между холмами достигаютъ иногда головокружительной высоты. Вся особенность лѣвобережной линіи заключается лишь въ томъ, что всѣ тѣ трудности, которыя на другихъ линіяхъ

[31]) Я не говорю о тѣхъ насыпяхъ, полотно которыхъ дѣлаютъ на Сибирской дорогѣ въ видахъ огражденія отъ заноса полотна снѣгомъ; такихъ насыпей много сотенъ верстъ.

раскинуты по всей длинѣ дороги, у насъ сосредоточены на протяженіи всего сорока верстъ.

Затѣмъ отъ Сеитовки дорога идетъ по совершенно ровной и высокой мѣстности, въ техническомъ отношеніи представляющей много болѣе удобствъ, чѣмъ линія Форпостъ—Царицынъ.

Чтобъ вполнѣ уяснить себѣ, сколько правды въ этихъ запугиваніяхъ техническими трудностями, я обратился за свѣдѣніями къ лицамъ, совершенно не причастнымъ къ нашимъ спорамъ, а именно въ правленіе Владикавказской ж. дороги и просилъ мнѣ сообщить длину и стоимость дамбы отъ Ростова, сплошь заливаемой въ весенній разливъ Дона, а также и о мостовыхъ сооруженіяхъ въ этой части.

Предсѣдатель правленія этой жел. дороги мнѣ любезно сообщилъ слѣдующее: Длина заливаемой дамбы семь верстъ, ея высота три сажени и стоимость 380,000 р., т. е. за версту около 56 тыс. руб. Длина всѣхъ мостовъ на этомъ участкѣ 460 погон. саж., стоимость 900 тыс. рублей.

Примѣняя эти данныя на нашъ участокъ отъ Астрахани до Сеитовки, получимъ приблизительно слѣдующее. По свѣдѣніямъ, опубликованнымъ въ газетѣ «Гражданинъ» и перепечатаннымъ въ «Астраханскомъ Вѣстникѣ», результаты техническаго изысканія слѣдующіе: длина дамбы отъ Астрахани до Сеитовки 37 верстъ по 56 тыс. руб.— 2.072,000 руб., длина всѣхъ мостовыхъ сооруженій на этомъ участкѣ не превышаетъ 2 верстъ, что составитъ 1.950,000 руб. Итакъ, весь участокъ отъ Астрахани, по этимъ свѣдѣніямъ, взятымъ изъ того, что уже на практикѣ много лѣтъ существуетъ, будетъ стоить 4.022,000 руб., причемъ дамба въ Ростовѣ высотою въ три сажени, а у насъ она должна быть менѣе двухъ, и эта разница въ высотѣ на разстояніи 37 верстъ, конечно, составитъ солидную сумму, отсюда цифра, приведенная инженеромъ Іокишемъ о предполагаемой стоимости участка Астрахань-Сеитовка въ 3.652,000 руб. *), вполнѣ вѣроятна, и для того, чтобъ ее опровергнуть, нужны данныя болѣе солидныя, чѣмъ приводитъ г. Хлѣбниковъ. Впрочемъ, полагаю, что сужденія объ этой чисто технической части дѣла нужно всецѣло предоставить спеціальнымъ правительственнымъ органамъ, у которыхъ на лицо гораздо больше данныхъ для безошибочной оцѣнки этой стороны дѣла, чѣмъ у всѣхъ правобережниковъ, взятыхъ вмѣстѣ, и если они, тѣмъ не менѣе, очень охотно и упорно распространяются объ этой совершенно чуждой имъ области, то только для затемненія и затрудненія вопроса.

Вотъ доводы и цифры, при помощи которыхъ г. Малышевъ и г. Хлѣбниковъ доказываютъ, что наивыгоднѣйшее направленіе ж. дороги изъ Астрахани—по правому берегу на Царицынъ!

*) См. страницу 579 настоящаго «Сборника».

Послѣ этого я предоставляю вамъ судить, насколько правъ г. Хлѣбниковъ, говоря въ своей статьѣ слѣдующее: «лѣвобережники никакихъ доводовъ своихъ противниковъ слушать не хотятъ и, *не будучи въ состояніи ихъ опровергнуть,* обзываютъ ихъ фальсификаторами цифръ и тайными агентами об-ва Юго-Восточныхъ дорогъ, стремящимися погубить Астрахань ради своихъ личныхъ цѣлей. Въ пылу полемическаго увлеченія партія лѣвобережниковъ съ апломбомъ провозглашаетъ себя выразительницею желаній и интересовъ не только Астрахани, но и всей губерніи, что совершенно несправедливо»...*).

Я, конечно, очень далекъ отъ мысли считать настоящимъ докладомъ вопросъ о лѣвобережномъ направленіи исчерпаннымъ, и не это было задачей моего доклада. Но думаю, мною приведено достаточно данныхъ, чтобы убѣдиться, сколь неправдивымъ способомъ доказывали намъ преимущество правобережнаго направленія г. Малышевъ и г. Хлѣбниковъ, и что гг. правобережникамъ нужно выдвинуть защитниковъ съ болѣе достовѣрными и правдивыми данными.

Къ сожалѣнію, къ произведеніямъ этихъ двухъ авторовъ отнеслись безъ достаточной осторожности и имъ придали значеніе, котораго они никакъ не заслуживаютъ. Я, надѣюсь, привелъ достаточно данныхъ, чтобъ не быть голословнымъ. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 8 мая № 2725, 9 мая № 2726, 16 мая № 2731 и 20 мая № 2734).

Х. Н. Сергѣевъ.

CCXXVIII.

Какія именно данныя имѣютъ рѣшающее значеніе въ вопросѣ о выборѣ направленія желѣзной дороги?

(По поводу доклада Х. Н. Сергѣева по желѣзнодорожному вопросу).

«Пофилософствуй—умъ вскружится»...
«Всѣ врутъ календарь»...

При чтеніи ламентацій (по желѣзнодорожному вопросу) гг. Сергѣева и Бернарда, безсмертныя слова, поставленныя въ эпиграфѣ, вспоминаются невольно. Все, что не подходитъ подъ мѣрку гг. Сергѣева и Бернарда, подъ ихъ тенденціи,—вранье, хотя-бы данныя взяты были даже изъ изслѣдованія, изданнаго Канцеляріей Комитета министровъ, и такихъ компетентныхъ источниковъ, точнѣе коихъ пока ничего не имѣется.

*) См. страницу 565 настоящаго «Сборника».

Судя по тому, что пишетъ г. Х. Н. Сергѣевъ, можно полагать, что онъ не читалъ моихъ докладовъ совсѣмъ. Но я видѣлъ его присутствующимъ на обоихъ докладахъ. Слѣдовательно, если онъ не читалъ ихъ, то слышалъ. Изъ какихъ источниковъ взяты мною цифры,— ему также должно быть отлично извѣстно. Всѣ они были показаны ему на засѣданіи Петровскаго Общества. Онъ не могъ не видѣть, что на матеріалы эти ссылается вся грамотная Россія, что опровергнуть силу ихъ не можетъ никакое частное изслѣдованіе, хотя-бы оно было снаряжено и на городской счетъ. Наконецъ, нѣкоторые изъ нихъ поименованы въ напечатанной мной запискѣ, которая ни отъ кого не скрывается, даже и отъ г. Сергѣева, и если онъ не имѣетъ ея, то можетъ получить отъ городской управы или у меня. Матеріалы эти болѣе чѣмъ легко найти вездѣ, и они не расходятся во многомъ съ изслѣдованіями здѣшняго Статистическаго Комитета. Я предлагалъ г. Сергѣеву и другимъ, желающимъ провѣрить по имѣющимся у меня изданіямъ, всѣ данныя за и противъ того или другаго направленія, но до сего времени никто изъ лѣвобережниковъ этимъ и не поинтересовался.

Они очень усердно пишутъ по поводу моей записки, въ особенности г. Х. Н. Сергѣевъ, но, очевидно, никто не прочиталъ ея. Если-бъ она была дѣйствительно понята, то возраженія были-бы направлены совсѣмъ не на то, на что они дѣлаются. Названные оппоненты оспариваютъ только тѣ данныя, которыя приведены мною для доказательства, что именно въ вопросѣ о жел. дорогѣ не имѣетъ значенія, пойдетъ ли она по лѣвой или по правой сторонѣ. Одно изъ двухъ: или г. Сергѣевъ не понимаетъ русскаго языка и дѣла, о которомъ споритъ, или-же онъ споритъ не по убѣжденію. Кажется, болѣе чѣмъ ясно у меня высказано, что городъ и край живутъ рыбой и транзитомъ и предпріятіями, связанными съ ними. Отъ нихъ зависитъ благосостояніе населенія города, цѣнность и доходность домовъ, доходы города. Всѣ остальныя промысла и производства въ Астрах. товарномъ обмѣнѣ ничтожны сравнительно съ тѣми. Сколько-бы ни производилось продуктовъ, но если они не товары, предназначаемые для вывоза, то они ни для города, ни для жел. дороги значенія въ интересующемъ насъ смыслѣ не имѣютъ. Это положеніе, извѣстное теперь школьникамъ, уже нигдѣ и никѣмъ серьезно не оспаривается. Его можно оспаривать лишь съ другой совершенно точки зрѣнія, которая считаетъ и городъ, и жел. дорогу не только лишними, но даже вредными. Но г. Сергѣевъ не только не стоитъ на этой точкѣ зрѣнія, но, полагаю, и стать не можетъ, не ставши въ противорѣчіе съ элементарными понятіями логики. Ему нужно доказать: 1) что сельское и лѣсное хозяйство, садоводство и скотоводство въ Астрах. губерніи очень выгодны,—выгод-

нѣе тѣхъ мѣстъ, которыя теперь болѣе отпускаютъ этихъ продуктовъ; 2) что продукты ихъ (п. 1), какъ товары, дадутъ болѣе выручки, чѣмъ рыба и транзитъ; 3) что развитіе производства ихъ возможно только на лѣвой, а не на правой сторонѣ, и 4) что развитіе ихъ зависитъ именно отъ жел. дороги, а не отъ иныхъ причинъ.

Когда все это будетъ доказано, то несомнѣнно, что всѣ правобережники и я съ удовольствіемъ будемъ ревностнѣйшими ходатаями за лѣвобережное направленіе.

Въ настоящее время строй всѣхъ цивилизованныхъ государствъ всего болѣе зависитъ отъ товарнаго обмѣна. Несомнѣнно, что польза государственная требуетъ, чтобы этотъ обмѣнъ совершался возможно правильнѣе, экономнѣе и разумнѣе. Ни въ интересахъ государственныхъ, ни въ частныхъ, ни въ общественныхъ—ломка установившихся сношеній и путей, а тѣмъ болѣе, когда эта ломка государству прямо убыточна, вслѣдствіе болѣе дорогой стоимости сооруженія и уменьшенія доходности гарантируемаго государствомъ пути. Не можетъ же государство въ виду какихъ то фантастическихъ предположеній о развитіи того, что до сего времени не развивалось и не развилось, затормозить развитіе тѣхъ торговыхъ оборотовъ, коими теперь уже живетъ населеніе и города.

Такая политика была бы бѣдствіемъ и для населенія края, и для города. Крупныя дѣла развиваются только съ открытіемъ новыхъ рынковъ и удешевленіемъ сношеній съ старыми. Товары дорожаютъ тогда и являются болѣе улучшенные способы производства. Нельзя тормозить развитіе рыбнаго дѣла и транзита, потому что это повело бы къ упадку ихъ здѣсь. Съ упадкомъ тысячи людей останутся безъ дѣла, а дома въ городѣ будутъ не дороже 10% теперешней цѣны, и городской бюджетъ будетъ давать не 700—1000, а какихъ-нибудь 100 т. Развѣ не было на Руси примѣровъ, что съ переходомъ торговли на другіе пути и рынки, наприм., въ Вяткѣ, Оренбургѣ (А въ Казани? *Ред.*), дома не находили покупателей совсѣмъ, и это было не далѣе какъ въ 70—80 годахъ настоящаго столѣтія.

Основываясь на этихъ соображеніяхъ, я и позволяю себѣ полагать, что мои оппоненты хотя много и писали, и говорили по поводу моей записки, но ничего не опровергли въ ней изъ того, что слѣдовало опровергать, отстаивая лѣвобережное направленіе. Г. Сергѣевъ увѣряетъ, что я преувеличиваю значеніе рыбнаго дѣла и транзита для Астрах. края. Но пусть онъ возьметъ любой нумеръ любой Астрах. газеты и посмотритъ, о какихъ сдѣлкахъ онѣ сообщаютъ,—и невольно убѣдится, что не менѣе 90% сообщеній касаются исключительно рыбы, транзита и предпріятій, съ ними связанныхъ.

«Астраханскій Вѣстникъ» нельзя упрекнуть въ сочувствіи къ правобережному направленію, но и онъ въ своей торговопромышленной хроникѣ также усердно отмѣчаетъ только о рыбѣ и транзитѣ. Рядомъ со своимъ письмомъ Х. Н. Сергѣевъ 5 мая 1898 г. въ №-рѣ 2723 «Вѣстника» можетъ прочитать: «Чѣмъ люди живы, то и на первомъ планѣ... Наша богоспасаемая Астрахань если и интересуется вѣстями объ урожаѣ хлѣбовъ, то лишь отчасти, слегка, между прочимъ. Ей весной не до того: у нея своя жгучая злоба, свое «быть или не быть»... Возгласы: «каковъ уловъ»? «что слышно?» смѣняютъ у насъ въ это время при встрѣчахъ обычное: «здраствуйте! какъ ваше здоровье?» ...Даже и святое искусство находится у насъ въ рабской зависимости отъ улова воблы и сельди. Волей-неволей нужно мириться съ этимъ».

Сколько ловится рыбы, куда она идетъ, по какимъ путямъ и сколько человѣкъ занято ловлею, я показывалъ г. Сергѣеву при докладѣ на биржѣ. Возможно полное и близкое къ истинѣ разрѣшеніе всѣхъ этихъ вопросовъ г. Сергѣевъ можетъ найти въ приложеніи къ проекту правилъ Каспійско-Волжскихъ рыбныхъ и тюленьихъ промысловъ, внесенныхъ осенью 1897 г. въ Государственный Совѣтъ. Свои положенія я основывалъ на тѣхъ данныхъ, пусть онъ и оспариваетъ ихъ, если можетъ. Извлеченія изъ нихъ напечатаны во всѣхъ газетахъ, и если о томъ неизвѣстно г. Сергѣеву, то это его вина. Ссылка на сообщеніе, что на промыслахъ не насчитывается болѣе 100,000 человѣкъ, подтверждаетъ лишній разъ только то, что г. Сергѣевъ не понимаетъ ни того, о чемъ я говорю, ни того, о чемъ ему сообщено. Пусть г. Сергѣевъ возьметъ сверхъ-того «Вѣстникъ Финансовъ» 1898 года № 15; тамъ онъ найдетъ, что здѣсь только ловомъ занято свыше 120,000 человѣкъ, тутъ-же онъ найдетъ, что стоимость годоваго улова въ 1897 г. составила 27.915,700. Если г. Сергѣевъ вычтетъ изъ нея стоимость аренды, барыши и т. п. расходы, не падающіе на рабочій трудъ, и остатокъ раздѣлитъ на среднюю стоимость человѣка, занятаго въ рыбной промышленности, то онъ убѣдится, что мои цифры нисколько не преувеличены. Въ этой статьѣ есть оговорка, что цифры ея ниже дѣйствительныхъ, а я добавлю, что барыши рыбопромышленниковъ и торговцевъ въ 1897 г. были болѣе чѣмъ не блистательны.

Что рыба и транзитъ здѣсь составляютъ главное занятіе, подтверждаетъ и Ряз.-Уральское об-во въ своихъ запискахъ, отлично извѣстныхъ г. Сергѣеву. Что Ряз.-Уральская дорога предполагаетъ брать возвышенныя провозныя платы, г. Сергѣеву указывалось нѣсколько разъ со ссылкой на представленіе Ряз.-Уральскаго об-ва М. Ф. отъ 24 января 1895 г. № 60635. При нормальномъ логическомъ мыш-

леніи г. Сергѣевъ долженъ-бы уразумѣть, хоть когда-нибудь, что возвышенныя платы не испрашиваются въ томъ случаѣ, когда постройка дороги обходится не чрезвычайно дорого. Если сама дорога хлопочетъ о назначеніи возвышенныхъ платъ, то очевидно, что нормальныя платы не покрываютъ не нормальныхъ расходовъ. Если г. Сергѣевъ получше пороется у себя или г. Бернарда въ старыхъ бумагахъ, то врядъ-ли не найдетъ источника, изъ коего взята стоимость въ 31 м. р. У г. Х. Н. Сергѣева удивительная приверженность къ Ряз.-Уральской дорогѣ. Едва успѣли мѣстныя газеты привести соображенія г. Келле-Шашкова, гласящія: «Обширныя торговыя сношенія Астрахани съ Ростовомъ, сравнительная близость этихъ городовъ и отдаленность Астрахани отъ другихъ торговыхъ центровъ даютъ полное основаніе полагать, что идея соединенія Астрахани съ Ростовскимъ портомъ имѣетъ за себя много данныхъ»,—какъ уже г. Сергѣевъ и эти цифры, еще не извѣстныя ему, на коихъ основываются соображенія г. Келле-Шашкова, объявляетъ, ничто-же сумнясь, невѣрными. Впрочемъ что-же: «всѣ врутъ календари...», которые не за Ряз.-Уральскую дорогу. А я, грѣшный человѣкъ, полагаю, что нашей думѣ слѣдовало-бы очень серьезно подумать, дѣйствительно,—не лучше ли ей ради пользы города соединиться и съ Ростовомъ. Городъ и край очень богатые, да и въ Царицынъ попадешь, сдѣлавши очень небольшой крюкъ. Тутъ уже и домовладѣльцамъ нечего бояться.

Удивительно побѣдоносно опровергаетъ г. Сергѣевъ, но еще удивительнѣе, какъ онъ читаетъ написанное на русскомъ языкѣ.

Чтобы поднять значеніе скотоводства, г. Х. Н. Сергѣевъ беретъ изъ Справочной книжки Статистич. Комитета количество головъ скота, полагаетъ, что всѣ животныя взрослыя, оцѣниваетъ ихъ по ярмарочнымъ цѣнамъ и насчитываетъ 51 м. р. Попробуйте, г. Сергѣевъ, найти на весь этотъ скотъ покупателей за 51 м. р. Для этого вѣдь нужно, чтобы нашлись 51 человѣкъ, обладающихъ капиталомъ по 1 м. руб. Обычные покупатели такихъ денегъ не дадутъ. Нужно набрать по крайней мѣрѣ 51 философа, которые купили-бы Астрах. скотъ за эту цѣну. Стоило-бы только повернуть стр. 18, и на 17 у г. Лакина, коего вы цитируете, найдете, до чего падаютъ цѣны даже при маленькихъ массовыхъ продажахъ, не особенно сильно преувеличивающихъ спросъ. Баранъ вмѣсто 5 руб. продавался 25—30 коп., корова вмѣсто 30 руб. 2—3 руб., лошадь вмѣсто 40 руб.—4—5 р., и замѣтьте: баранъ и корова продавались такъ дешево при цѣнахъ мяса въ Астрахани 20 коп. фун. (по Лакину). Это было не лѣтомъ, а зимой, когда мясо можно было заморозить, не соливши, и свести въ Астрахань или Царицынъ за фрахтъ не выше 40 к. за пудъ.

Въ реальномъ мірѣ всѣ вещи цѣнятся по тому доходу, который съ нихъ получается. Вещи, самыя необходимыя, но недающія дохода, цѣнятся дешево, если они не предметъ роскоши. Можно-бы цѣнить по количеству затрачиваемаго труда на скотоводство, но бѣда въ томъ, что у насъ оно ведется очень и очень нераціонально, почему и не даетъ дохода, а убытокъ. Если г. Сергѣевъ полагаетъ, что доходность въ 2—4% явная несообразность, то обязанъ указать, гдѣ-же скотоводство даетъ больше? Сочтите стоимость корма, содержанія, погашенія, падежъ, уходъ и убѣдитесь, что чистаго дохода скотоводство здѣсь и совсѣмъ не даетъ, при нормальной цѣнѣ стоимости труда, а въ особенности при оцѣнкѣ сѣна въ 40 к. пудъ. У меня въ имѣніи при заготовительной цѣнѣ сѣна 3—5 коп. пудъ скотъ даетъ болѣе 20% убытка. Можно возразить, что у меня не умѣютъ хозяйничать: тогда возьмите данныя извѣстнаго хозяина, профессора Энгельгардта, и у него этотъ-же самый результатъ, даже хуже моего. Разочтите и убѣдитесь, что выгоднѣе купить 4% ренту, чѣмъ затратить капиталъ въ скотоводство. Крестьяне Царевскаго у. такъ и дѣлаютъ, часто помѣщая свои сбереженія изъ 2—4% на вклады или въ бумаги.

Исходя изъ этихъ соображеній, г. Министръ Финансовъ и даетъ теперь, вмѣсто 5—6%, только 2½—3½% въ полной увѣренности, что деньги не только русскіе, но и заграничные кредиторы не помѣстятъ въ выгодное скотоводство.

Вотъ къ какимъ выгодамъ приходятъ компетентные люди относительно скотоводства (Сельск. и лѣсн. хозяйст., изд. деп. землед.): «Скотъ содержится не какъ доходная статья хозяйства, но какъ рабочая сила и для удовлетворенія потребностей населенія въ продуктахъ»... «У русскихъ крестьянъ скотъ зачастую играетъ роль запаснаго капитала». Добавлю, что доходъ отъ скотоводства у кочевниковъ и крестьянъ получается только тогда, когда трудъ оцѣнивается почти въ ничто. Если-же сосчитать его по заработной платѣ, то будетъ явный убытокъ.

На такихъ-же шаткихъ основаніяхъ г. Сергѣевъ выводитъ и изобиліе хлѣбовъ, и при томъ не во всей губерніи, а только въ одномъ Царевскомъ у. Однако, при всѣхъ натяжкахъ, все-таки излишковъ и въ Царевскомъ уѣздѣ г. Сергѣевъ не набираетъ болѣе 1.500,000 пудовъ въ среднемъ за 6-лѣтіе, съ блестящими урожаями 94 и 96 гг., которые очень рѣдко встрѣчаются въ Астрах. губерніи. Допустивъ полную достовѣрность цифры г. Сергѣева, получается однако и у него, что Царевскій у. изъ шести лѣтъ въ два года нуждается въ привозномъ хлѣбѣ отъ 625,000 до 906,400, въ третій годъ еле достаетъ хлѣба для собственнаго продовольствія уѣзда, и только въ три года является избытокъ отъ 1.221,000 до 4.500,000 пуд. Гдѣ тутъ изо-

биліе, когда приходится не отпускать, а покупать хлѣбъ? Г. Сергѣевъ слышалъ объ изобиліи въ Царевскомъ уѣздѣ лѣтъ 15—20 тому назадъ. Но съ того времени много воды утекло. При Герберштейнѣ даже Владимірская губернія не знала урожаевъ ниже самъ 20 и отпускала хлѣбъ, а теперь... покупаетъ. Если же взять урожай Астрах. губерніи за десятилѣтіе, то результаты получаются еще плачевнѣе, несмотря на то, что для продовольствія г. Сергѣевъ беретъ нормою всего 13 пуд. на душу со скотомъ. Впрочемъ, онъ оговаривается... «Населеніе Царевскаго уѣзда сравнительно зажиточное и не однимъ хлѣбомъ питается и, нужно полагать, потребляетъ въ среднемъ менѣе 13 пудовъ на человѣка». Идите далѣе, г. Сергѣевъ, лучше уже допустимъ, что населеніе Царевскаго у. для вашего и Ряз.-Уральской дороги удовольствія будетъ питаться соломой, а все зерно отправлять, то и въ этомъ случаѣ получится на Царевскій у. въ среднемъ за десятилѣтіе ежегодный остатокъ зерновыхъ хлѣбовъ только въ 2.269,271 пуд. (Врем. Центр. Ст. Ком. № 34; ком. по пер. уст. о нар. продов.). Очень немного! Настолько немного, что даже для Астрах. губерніи недостаточно, въ коей недостатокъ опредѣляется въ 3.353,067 пуд. ежегодно (тамъ же) въ среднемъ за 10-лѣтіе. Если-бы были большіе избытки зерна въ Астрах. губерніи, то для перемола его появились-бы большія мельницы, между тѣмъ въ Астрах. губерніи, не считая обыкновенныхъ крестьянскихъ, только 4 очень небольшія мельницы (см. перечъ. фаб. и зав. изд. м. ф. 1897 г.), да и тѣ мелютъ зерно, покупаемое въ Самарской и Саратовской губерніяхъ. Не очевидно-ли, что «массы зерна въ Астраханской губерніи», есть лишь мечта, неоправдываемая реальною дѣйствительностью.

Не повезло г. Сергѣеву съ хлѣбомъ,—онъ думаетъ выѣхать на арбузахъ. Но и съ арбузами дѣло оказывается неладнымъ: г. Лакинъ его ужасно подвелъ. Прочитавъ стр. 47 у г. Лакина, г. Сергѣевъ не подумалъ заглянуть на 48 стр., на которой онъ увидѣлъ-бы, что какъ только предложеніе арбузовъ стало сильно, то цѣны на арбузы на пристаняхъ упали съ 80 руб. до 7—8 р. и даже еще ниже за 1000 шт. арбузовъ въ 13 вершковъ въ окружности. Я считаю бахчеводство ничтожнымъ потому, что изъ Саратовской, Самарской, Астраханской губерній и области войска Донскаго въ обѣ столицы доставляется арбузовъ всего 600,000 штукъ. («Сельск. и лѣсн. хозяйст. изд. деп. земл. и сел. пром.»). Десятина даетъ 3000—8000 штукъ, и какъ только является на рынкѣ большое предложеніе, выручка отъ продажи не покрываетъ расходовъ производства, какъ это было въ 1896 г. Въ 1884 г. Царицынская дорога принимала арбузовъ 306,937 пудовъ, въ слѣдующіе годы цифра эта постепенно понижалась и дошла въ 1893 г. до 66,816 пудовъ. Отправка арбузовъ изъ Астрах. губерніи

какъ теперь производится водою, такъ будетъ и послѣ производиться тоже водою. Въ Петербургъ и Москву будутъ возить изъ ближайшихъ мѣстностей, а Астрах. арбузы пойдутъ по Волгѣ въ мѣста, гдѣ не встрѣтятъ болѣе сильныхъ конкурентовъ, и правая и лѣвая дороги все равно для арбузовъ и овощей останутся не при чемъ. Въ другихъ мѣстахъ, при болѣе благопріятныхъ условіяхъ, культура овощей развивается болѣе успѣшно, чѣмъ въ Астрах. губерніи. Это г. Сергѣевъ можетъ видѣть изъ отчетовъ министерства земледѣлія.

Совершенно вѣрно, что въ Астрах. губ. собирается 40,000,000 пуд. сѣна, да положимъ еще самое меньшее на степи 10.000,000 пуд., всего 50.000,000 пуд. Несомнѣнно, что существуютъ и справочныя цѣны въ 40 к. за пудъ сѣна. Но изъ этого еще вовсе не слѣдуетъ, что оно стоитъ 20.000,000 руб., а еще менѣе слѣдуетъ, что сѣно можно продать за 20.000,000 руб. Пусть г. Сергѣевъ возьметъ на себя комиссію продать 50 м. п. сѣна и выручитъ 20 м. р., онъ увидитъ, что для продажи такого количества сѣна не найдется и рынка. Если-же онъ и продастъ его, то за всѣми расходами не останется 2 м. руб. Стравленное-же скоту сѣно даетъ выручки не 20 м., а около 1—1½; отъ скотоводства и сѣна нужно считать доходами только то, что выручалось за нихъ на мѣстѣ самими крестьянами, а не перепродавцами. Объ убыточности скотоводства вопросъ возникаетъ не только у насъ, но и въ западной Европѣ; тамъ тоже изыскиваютъ способы вести хозяйство съ помощью сидераціи полей, безъ скота.

Въ годы самыхъ обильныхъ урожаевъ частно-владѣльческія хозяйства несутъ убытки (см. «Сельское и лѣс. хозяйст. Россіи, изд. деп. земл.» стр. 347—348), какъ только цѣны пшеницы понижаются до 50 к. за пудъ, при урожаѣ въ 120 пудовъ съ десятины. Тамъ же свидѣтельствуется, что въ 1887 и 1888 гг., при весьма обильномъ урожаѣ хлѣба, часть владѣльческихъ полей осталась вовсе неубранною, потому что стоимость одной уборки превышала стоимость хлѣба. Было еще хуже: въ Ростовѣ-на-Дону за привезенный туда хлѣбъ давали дешевле, чѣмъ причиталось заплатить извозчикамъ за провозъ, и владѣльцы отдавали его извозчикамъ задаромъ, не платя лишь за провозъ, и тѣ въ портовомъ городѣ не знали, куда дѣваться съ хлѣбомъ.

Не далѣе какъ въ 1896 г. цѣны на рожь доходили до 5-15 коп. за пудъ, и не находилось покупателей за эту цѣну. Именно годы самыхъ обильныхъ урожаевъ оказываются наиболѣе раззорительными для земледѣльцевъ. Въ годы плохихъ урожаевъ хозяйства также несутъ убытокъ. Такъ какъ въ Астрах. губерніи бываютъ только плохіе и очень хорошіе урожаи, то сельское хозяйство и является мало выгоднымъ. Если-бы земледѣльческіе и сѣнокосные промыслы да-

вали такіе доходы, какіе считаетъ г. Сергѣевъ, то всѣ города опустѣли-бы. Происходитъ-же обратное явленіе не только у насъ, а и во всемъ мірѣ: всѣ бѣгутъ изъ деревень, и помѣщики, и крестьяне, въ города и на фабрики. Если-бы земледѣліе и скотоводство давали вѣрныхъ 4%, то ни кто не взялъ-бы не только 3½%, но и 5% бумаги,—всѣ предпочли-бы купить земли. Въ среднемъ земля заложена у помѣщиковъ въ 50% ея стоимости, и они не могутъ платить 4% или 2% ея стоимости. Не всѣ-же они уже такіе круглые невѣжды, что не умѣютъ ничего дѣлать. Паденіе доходности земли—міровое явленіе, и почему-нибудь-же въ Западной Европѣ предпочитаютъ давать деньги за ⅝% или 1% подъ векселя, чѣмъ помѣщать въ земли? Очевидно, что г. Сергѣевъ, берясь поучать другихъ опредѣленію доходности, очень плохо самъ изучилъ это дѣло...

Если-бы г. Сергѣевъ читалъ хотя то, что въ свое время читала вся грамотная Россія, напр., извѣстныя письма Энгельгардта, то онъ зналъ-бы, чѣмъ именно объясняется хорошая доходность имѣній, и почему г. Энгельгардтъ, платя рабочему 12 коп. за конный и рабочій день на харчахъ рабочаго, получалъ очень умѣренныя прибыли со своего имѣнія, которыя во всякомъ случаѣ не покрывали стоимости его личнаго труда.

У Щедрина въ разсказѣ: «Дикій баринъ» было указано это еще ранѣе.

Доходность казенныхъ земель, если взять таковую въ среднемъ за 10—12 лѣтъ по каждой оброчной статьѣ отдѣльно, очень наглядно покажетъ, какова максимальная доходность земли въ Астрах. губерніи. Какъ у помѣщиковъ, такъ и у казны сдача земли въ аренду даетъ въ общемъ большій доходъ, чѣмъ эксплоатація собственными средствами.

Дальнѣйшее печатаніе доклада г. Сергѣева пріостановилось, и въ напечатанной части ничего не говорится о соли. Паденіе соляного промысла здѣсь не находится въ безусловной зависимости отъ жел. дороги. Здѣсь дѣйствуютъ тѣ-же причины, которыя въ свое время мѣшали развитію нефтяного производства. Если они будутъ устранены здѣсь въ соляномъ дѣлѣ, то несомнѣнно, что оно разовьется, а если останутся, то и при правой и при лѣвой дорогахъ соляные промыслы будутъ влачить жалкое существованіе, потому что никакой капиталистъ не рѣшится затрачивать капиталъ на техническія улучшенія при вѣроятности, что капиталъ этотъ обратится въ самомъ непродолжительномъ времени изъ 100—въ 10—25 проц.

У г. Сергѣева свободнаго времени много и поэтому слѣдовало бы написать что-нибудь посерьезнѣе, а то обидно читать какое-то

суесловіе. Совѣтую ему заняться получше и выступить съ дѣйствительными, а не фантастическими опроверженіями моей записки,—тогда интересно будетъ и поспорить; теперь-же жалко бумаги, которую приходится тратить на этотъ споръ, не говоря уже о времени.

Дальнѣйшая часть доклада г. Сергѣева является уже совсѣмъ веселою.

Мнѣ жаль г. Х. Н. Сергѣева. Онъ впервые, какъ самъ сознается въ своемъ докладѣ, услышалъ только отъ меня о значеніи каменноугольнаго топлива для юго-востока Россіи, хотя вопросъ этотъ въ свое время занималъ очень сильно не только спеціальную печать, но и общую. Иронизируя надъ этимъ вопросомъ, г. Сергѣевъ осмѣиваетъ самого себя, свое собственное незнакомство съ дѣломъ, о которомъ взялся поучать. Вотъ что пишетъ проф. Д. Менделѣевъ, несомнѣнно, болѣе меня и г. Сергѣева компетентный въ трактуемомъ вопросѣ (‹Толк. тар.› стр. 526): ‹Не говоря о всей восточной Россіи, даже такой обширной части Россіи, какъ юго-востокъ ея, лишенный добычи своего каменнаго топлива, при развитіи этого края въ промышленномъ отношеніи, во всякомъ случаѣ нельзя опереться на одно Бакинское нефтяное топливо, потому что его не можетъ быть много. Весь міръ добываетъ всей нефти не болѣе 500 милл. пуд. въ годъ (теперь 900 милл.), міровая-же добыча угля превосходитъ 25,000 милл. пуд. (теперь 40,000 милл.) Не нефть, а только каменный уголь можетъ поддерживать современный спросъ на топливо, и прозорливость Правительства требуетъ обратить все вниманіе на уголь, а не нефть, если не желательно, чтобы изъ за недостатка топлива остановилось или задержалось дальнѣйшее и необходимое промышленное развитіе Россіи. Истребленіе лѣсовъ и истребленіе нефтяныхъ запасовъ для топлива одинаково гибельны для Россіи и одинаково задерживаютъ промышленное могущество нашей страны, которое должно и можетъ прочно основаться только на каменноугольномъ топливѣ. Въ немъ корень прочной будущности Россіи› На стр. 525 того-же сочиненія г. Сергѣевъ найдетъ: ‹Потребленіе нефтяныхъ остатковъ, какъ топлива, на системѣ Волги и даже до Москвы, родившись, какъ слѣдствіе Бакинскихъ избытковъ нефти и Бакинскихъ способовъ ея передѣлки, не только не можетъ дать прочной опоры русской промышленности, но и не заслуживаетъ ни въ какомъ случаѣ поддержки›. На стр. 415, тамъ-же, г. Сергѣевъ найдетъ отвѣтъ и о количествѣ угля: ‹Донецкій край содержитъ такое количество угля, которое достанетъ на много, много лѣтъ не только для всей области потребленія (югъ, центръ и юго-востокъ) Россіи, но и для громаднѣйшей отпускной имъ торговли... Современную

добычу 150 милл. пуд. въ годъ слѣдуетъ разсматривать какъ починъ, какъ развѣдку, какъ исходную точку, не болѣе».

Еще въ 1897 г. Менделѣевъ указывалъ на необходимость проведенія Восточной Донецкой дороги для выхода угля на Волгу. Теперь она строится. Несомнѣнно, что въ непродолжительномъ времени Правительство приметъ мѣры къ болѣе выгодному, чѣмъ топливо, употребленію нефтяныхъ остатковъ. Сама жизнь побудитъ къ этому.

Всѣ дальнѣйшіе доводы г. Сергѣева основываются только на неумѣніи его различать понятія, выражаемыя русскими словами. Онъ никакъ не можетъ отличить, что увеличеніе мѣстъ нахожденія нефти вовсе еще не даетъ ему права утверждать, что нефть на новыхъ мѣстахъ уже добывается или даже будетъ добываться. Какого шума надѣлала Грозненская нефть, а между тѣмъ пусть г. Сергѣевъ укажетъ: сколько добыто нефти за 1898 г. въ Грозномъ и куда именно дѣваются тѣ 50 милл. пудовъ, о которыхъ онъ фантазируетъ? Свѣдущіе люди, напротивъ, утверждаютъ, что теперь Грозный не только не отпускаетъ нефти, а самъ ее покупаетъ.

Если нефть получается теперь только при болѣе глубокомъ буреніи, причемъ производительность скважинъ уменьшается (г. Сергѣевъ можетъ найти это въ цитируемой имъ статьѣ изъ книги «Произв. силы Россіи»), и, по мнѣнію г. Сергѣева, это не указываетъ на истощеніе, то чѣмъ-же доказывается истощеніе?

Г. Сергѣевъ чрезвычайно странно полемизируетъ. Онъ приписываетъ мнѣ такой вздоръ, котораго я не только не говорилъ, но и во снѣ не видалъ. Затѣмъ выдуманный имъ-же самимъ вздоръ опровергаетъ. Я говорю, что съ углубленіемъ скважинъ стоимость добычи нефти становится дороже, что новыя мѣсторожденія мало обильны, а онъ отвѣчаетъ мнѣ: «Болѣе глубокое буреніе, на которое ссылается г. Малышевъ, также не находится ни въ какомъ соотношеніи съ колебаніями цѣнъ». Позвольте: гдѣ-же тутъ не только логика, но и здравый смыслъ? Колебанія цѣнъ—одно, а стоимость добычи пуда нефти—другое. Это ясно всякому.

Что цѣна всякаго товара зависитъ прежде всего отъ стоимости производства его, полагаю, отрицать невозможно. Если теперь, съ углубленіемъ скважинъ до 250 саженъ и сильнымъ вздорожаніемъ земель, добыча нефти, погашеніе и проценты на затраченный капиталъ составляютъ 5—8 коп. съ пуда, то, понятно, уже нельзя продавать нефть по $^1/_2$—$1^1/_2$ коп. за пудъ. Если-бы нашлось другое обильное мѣсторожденіе нефти, даже съ 50—100 милл. пуд. ежегодной добычи, и стоимость добычи съ вывозкою на Каспійское море обходились не дороже 2—3 коп., то, не смотря «на крѣпкія руки», Бакинская нефть въ цѣнѣ понизилась-бы. Теперешнія цѣны только потому и держатся, что про-

мышленники нигдѣ, кромѣ Баку, не могутъ добывать нефть дешевле въ мало-мальски значительномъ количествѣ. Отчеты Грозненскихъ предпринимателей показываютъ, что и при теперешней высокой цѣнѣ на нефть барыша у нихъ нѣтъ. Цифры стоимости нефти за 1895—1898 гг. побиваютъ совершенно доводы г. Сергѣева. Существенную часть барышей нефтяники наживаютъ на уменьшеніи стоимости перевозки по морю и Волгѣ. Видно это изъ стоимости нефти въ Баку и Ниж.-Новгородѣ:

	1 пудъ нефти въ Баку на промыслахъ	въ Н.-Новгородѣ	на фрахтъ и прибыль торговцевъ падаетъ
въ 1891 г.	1,5—4 к.	15—16	13,5—12
» 1892 »	0,7—1,5 »	12—15	10,5—13,5
» 1893 »	0,6—2,3 »	15,5—19	14,9—16,7
» 1894 »	2—4,5 »	16—20	14—15,5
» 1895 »	4,2—9,5 »	14,5—17,5	10,3 - 8
» 1896 »	6 3/4—8 1/2 »	18 1/2—20	11,75—11,5
» 1897 »	7 1/4—8 1/2 »	18—18 1/2	10,75—10
» 1898 »	8 1/8—9 »	17 3/4—18	9,625—9

Но это можетъ продолжаться, пока не раззорятся мелкіе перевозчики.

Такъ какъ сырая нефть въ Н.-Новгородѣ потребляется не особенно много, а болѣе нефтяныхъ остатковъ, то цѣна ихъ лучше иллюстрируетъ высказанное положеніе, чѣмъ цѣна сырой нефти:

	цѣна 1 п. нефт. остат. въ Баку	тоже въ Н.-Новгородѣ	Разница на фрахтъ, прибыль и проч.
въ 1891 г.	2—4,5	13—15	11—10,5
» 1892 »	1—2,5	11—13,5	10—11,5
» 1893 »	1,2—3,2	13,5—20	12,3—16,8
» 1894 »	3,1—5	14—18	10,9—13
» 1895 »	4,3—8	14,5—17,5	10,2—9,5
» 1896 »	8—8 1/2	15—17	7—8,5
» 1897 »	8—8 1/2	16 3/4—18	8 3/4 — 9,5
» 1898 »	8 1/2—10	18—18,5	9,5—9,5

Увеличилась затрата капитала въ 5—10 разъ, выросла въ томъ-же размѣрѣ стоимость топлива, а разница въ пользу фрахта склонялась не къ повышенію, а къ пониженію.

Въ вопросѣ о доходности домовладѣнія г. Сергѣевъ фантазируетъ не менѣе смѣло, не подозрѣвая нисколько крайней щекотливости своихъ фантазій. Но я твердо убѣжденъ, что эти фантазіи сильнѣе всего разобьютъ сами же лѣвобережники. На время соглашаюсь съ г. Сергѣевымъ, что «цифра доходности домовладѣнія въ Астрахани въ

4.000,000 рублей много ниже дѣйствительной». Весьма охотно допускаю, что она составляетъ 5.000,000— 6.000,000 рублей. Теперь спрашиваю г. Сергѣева: сколько же % получаютъ домовладѣльцы? Увѣряютъ что по новымъ домамъ не получается больше 5%. На самого докладчика указываютъ, что онъ самъ получаетъ 7%. Но пусть онъ укажетъ самъ дѣйствительно полученный процентъ съ своихъ домовъ. Въ ожиданіи же, пока онъ скажетъ дѣйствительно получаемый имъ проц., опредѣлимъ, что стоятъ дома въ Астрахани, по предположенію г. Сергѣева:

При 5% они стоятъ 100.000,000—120.000,000 руб.
» 7% » » 70.000,000— 86.000,000 »

Беремъ городскую смѣту,—тамъ дома оцѣнены всего лишь въ 16.376,427 рублей и налогъ по 5/8 проц. составляетъ 102,352 руб. По цифрамъ-же г. Сергѣева онъ долженъ былъ бы составлять 437,000—750,000 рублей.

Не обладая развязностью г. Сергѣева, я не считалъ и не считаю возможнымъ допустить, чтобы въ городской смѣтѣ являлась такая крупная ошибка! По этому я и принялъ цифру, поставленную въ смѣтѣ думы, за правильную. Но г. Сергѣевъ—гласный думы, принимавшій присягу. Если онъ считаетъ, что его цифры *не выдуманныя имъ*, ни на чемъ не основанныя фантазіи, то долгъ присяги, честь и совѣсть обязываютъ его указать думѣ на такую колоссальную ошибку и потребовать измѣненія будущихъ смѣтъ. По этому, пока онъ не выполнитъ лежащаго на немъ святаго долга, всякій вправѣ считать приведенныя цифры фантазіею изъ оперы «не любо—не слушай». Въ этомъ убѣдитъ его каждый изъ домовладѣльцевъ, даже болѣе чѣмъ ревностно стоящихъ за лѣвую дорогу.

Въ вопросѣ о товарахъ, которые пойдутъ по Астрах. жел. дорогѣ, конечно, имѣютъ значеніе только тѣ товары, которые дорога будетъ возить *сама*, а не тѣ, на которые она будетъ смотрѣть при перевозкѣ ихъ водою. Вопросъ о транзитѣ я ставилъ однимъ изъ главныхъ, а отрицали его важное значеніе лѣвобережники, но никакъ не я. Очевидно, что г. Сергѣевъ все перезабылъ. Если онъ посмотритъ мою записку, то увидитъ, что, ставя вопросъ о транзитѣ однимъ изъ главныхъ, я, во избѣжаніе спора, принимаю за совершенно достовѣрныя и безспорныя именно цифры, приводимыя въ «памятной запискѣ» Ряз.-Урал. дороги, которая составлена на основаніи изслѣдованій агентовъ дороги и представлена въ министерство. Въ той запискѣ перечислены всѣ грузы, какъ идущіе съ сѣвера и на сѣверъ, такъ на югъ и западъ и оттуда,—но, понятно, не включены грузы, на перевозку которыхъ Ряз.-Уральская

орога не разсчитываетъ и сама. Въ этой запискѣ и у меня говорится о пудахъ, которые г. Сергѣевъ переименовываетъ въ рубли. Для чего и почему,—это его тайна! Та «памятная записка» служитъ лучшимъ опроверженіемъ измышленій г. Сергѣева, и я совѣтую ему прочесть ее повнимательнѣе. Въ ней много дѣльнаго. Не знаю, какъ смотритъ на нее г. Сергѣевъ, но по моему Ряз.-Уральская дорога въ этой запискѣ дала самыя существенныя данныя за правобережное направленіе. Истину никакъ не скроешь, она проявится вопреки желанію скрывающихъ ее. Если-же г. Сергѣевъ находитъ записку неправильною, то пусть онъ и полемизируетъ съ Ряз.-Уральскою дорогою. Ею совершенно не подтверждаются измышленія г. Сергѣева.

Теперь въ своемъ докладѣ г. Сергѣевъ признаетъ возможнымъ тарифъ не только въ $^1/_{80}$, а даже въ $^1/_{120}$ коп. съ пуда и версты, хотя раньше считалъ $^1/_{100}$ разворительнымъ.

Г. Сергѣеву давно доказано, что 439-верстная длина—неосуществимый миѳъ, но онъ все-таки съ упорствомъ повторяетъ его. Затѣмъ если за переправу черезъ Волгу будетъ взиматься еще особая плата, какъ это предоставлено по уставу Ряз.-Урал. дор. за переправу въ Саратовѣ, то очевидно, что удешевленіе провозныхъ платъ только мечтаніе г. Сергѣева, несоотвѣтствующее желаніямъ и домогательствамъ Рязанской дороги, выраженнымъ въ ея оффиціальныхъ ходатайствахъ.

Ходатайства киргизовъ и калмыковъ за правую и за лѣвую дорогу крайне наивны. Если-бы сбылось то, въ чемъ увѣренъ г. Сергѣевъ,—что дорога очень оживитъ земледѣліе,—то дорога, вызвавъ приливъ переселенцевъ, совершенно стѣснитъ калмыковъ и киргизовъ и поведетъ только къ скорѣйшему вымиранію ихъ. Очевидно, г. Сергѣевъ убѣжденъ, что жизнь ихъ такъ горька, что имъ хочется поскорѣе вымереть. Но я такого мнѣнія совершенно не раздѣляю. Для казаковъ дорога также нужна очень мало, и если кто можетъ за нихъ настаивать, то развѣ г. военный министръ въ видахъ болѣе удобной мобилизаціи и передвиженія казаковъ.

Что касается Саратова и Самарской губерніи, то они хлопочутъ за себя, и имъ дѣла нѣтъ до Астрахани и Астрах. губерніи, и даже выгоднѣе, когда часть торговли здѣшней перейдетъ туда. Желаніе весьма естественное: всякому своя рубаха ближе къ тѣлу, но нахожу очень не естественнымъ, когда Астраханцы заботятся не о своихъ, а о чужихъ интересахъ. И болѣе чѣмъ странно, если г. Сергѣевъ не понимаетъ, что именно ходатайство Саратова и Самарской губерніи составляютъ аргументъ не за, а противъ лѣвобережной линіи. Саратовцы и не скрываютъ этого, а зло подсмѣиваются надъ наивностію Астраханцевъ.

Какъ отразится на интересахъ Царицынской линіи постройка правой или лѣвой дороги, я не интересуюсь. Въ С.-Петербургѣ циркулировалъ слухъ, что одновременно съ разрѣшеніемъ Камышинской линіи, об-ву Юго-Восточныхъ дорогъ не только предлагали, но даже требовали постройки Царицынской линіи, но оно отказалось. Полагаю что оно и теперь мало хлопочетъ объ Астрах. линіи. Несомнѣнно одно, что если-бы Юго-Восточн. или Ряз.-Уральской дороги находили Астрах. линію крайне важною и выгодною для своихъ интересовъ, то давно-бы построили за счетъ своихъ акціонеровъ. Если-же ни та, ни другая дороги не строятъ ее безъ гарантій, то, очевидно, не считаютъ для себя выгоднымъ. Постройкѣ за свой счетъ той или другой дороги не только Правительство, но и здѣсь никто не помѣшаетъ, а будутъ рады, потому что за свой счетъ дорогѣ невыгодно будетъ ставить произвольныя стѣсненія для перевозимыхъ товаровъ. Но вопросъ о значеніи той или другой линіи для доходности дорогъ меня рѣшительно не интересуетъ, и я съ удовольствіемъ предоставляю г. Сергѣеву рѣшать его какъ угодно, тѣмъ болѣе, что изъ его объясненій въ Петровскомъ Обществѣ я слышалъ, что онъ сносится или сносился съ правленіями обѣихъ дорогъ. Меня интересуетъ лишь вопросъ объ Астрах. торговлѣ, но онъ не находится въ зависимости отъ мнѣній любой дороги, а лучше всего видѣнъ здѣсь, на мѣстѣ.

Нельзя не отмѣтить при этомъ болѣе чѣмъ странной выходки г. Сергѣева по поводу какой-то, предполагаемой имъ, борьбы жел. дорогъ. Мы всѣ привыкли думать и думать, что тѣ сферы, отъ коихъ зависитъ разрѣшеніе вопроса о томъ или иномъ направленіи дороги руководятся нуждами и пользами государственными, — что у нихъ есть всѣ данныя и знанія для рѣшенія вопроса о выборѣ направленія въ соотвѣтствіи съ нуждами государства,- что дороги отдаются или не отдаются не потому, которое об-во возьметъ верхъ въ борьбѣ (а чѣмъ эта борьба выражается?), а потому, чьи условія болѣе выгодны и полезны для государства.

Г. Сергѣевъ кажется, забылъ, что онъ живетъ въ самодержавномъ государствѣ, управляемомъ не денежными тузами. Вообще, если мы переносимъ терпѣливо ту грязь, которою г. Сергѣевъ и его присные брызгаютъ лично на насъ, то мы, какъ русскіе, вправѣ надѣяться, что за его неумѣстныя слова покраснѣли отъ негодованія и стыда даже стѣны, которыя слышали такія предположенія. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 19 мая № 106, 20 мая № 107 и 27 мая № 113).

Ѳ. Малышевъ.

CCXXIX.

Полемическіе пріемы г. Малышева.

(Письмо въ редакцію «Астраханскаго Вѣстника»).

Мой отвѣтъ г. Малышеву на его статью въ «Листкѣ» (№№ 106, 107 и 113) могъ-бы быть очень коротокъ, а именно: не спорю съ господами, которые въ полемикѣ прибѣгаютъ къ некрасивымъ пріемамъ.

Весь отвѣтъ зиждется на передержкахъ. Такіе полемическіе пріемы г. Малышева, очевидно, разсчитаны на то, что никто не станетъ сличать моей статьи съ его возраженіями.

Полюбуйтесь, читатель.

Для иллюстраціи его пріемовъ приведу слѣдующій примѣръ.

Я пишу: въ среднемъ въ годъ собирается въ пяти уѣздахъ 40 милл. пуд. сѣна. «Не знаю, можно-ли считать за пудъ сѣна менѣе *десяти* коп. Оффиціальныя цѣны показываютъ по губерніи за пудъ сѣна 30, 40 и болѣе коп. Но при разсчетѣ даже по *десяти* коп. за пудъ сѣнокосъ даетъ краю отъ 3 до 5 милл. рублей въ годъ». Кажется, ясно, что мною принята въ расчетъ цѣна за пудъ сѣна не въ 40 коп., а въ *десять* коп., и валовую стоимость сѣна считаю 3—5 милл. рублей. Послушайте-же возраженіе г. Малышева: «Совершенно вѣрно, что въ Астрах. губерніи собирается 40.000,000 пуд. сѣна, да положимъ еще самое меньшее на степи 10.000,000 пудовъ, всего 50.000,000 пуд. Несомнѣнно, что существуютъ и справочныя цѣны въ 40 к. за пудъ сѣна. Но изъ этого еще вовсе не слѣдуетъ, что оно стоитъ 20.000,000 руб., а еще менѣе слѣдуетъ, что сѣно можно продать за 20.000,000 руб. Пусть г. Сергѣевъ возьметъ на себя комиссію продать 50 милл. п. сѣна и выручитъ 20 милл. руб., онъ увидитъ, что для продажи такого количества сѣна не найдется и рынка».

Съ такими полемическими пріемами что угодно можно доказать; приклеилъ вмѣсто 10 коп. 40 и изощряй свое остроуміе.

Я не стану приводить, какъ угодно было г. Малышеву исковеркать мои слова о соединеніи Астрахани съ Ростовомъ. Вся красота его пріемовъ достаточно выяснится и изъ другихъ примѣровъ, болѣе касающихся существа вопроса.

Малышевъ хочетъ увѣрить, что ему возражаютъ не на то, что имѣетъ значеніе въ желѣзнодорожномъ вопросѣ: «оппоненты оспариваютъ, пишетъ г. Малышевъ, только тѣ данныя, которыя приведены мною для доказательства, что именно въ вопросѣ о жел. дорогѣ не имѣетъ значенія, пойдетъ ли она по лѣвой или по правой сторонѣ».

Итакъ, если его обличаютъ въ фальшивости цифръ, касающихся стоимости двухъ направленій, то это не имѣетъ значенія въ вопросѣ о *направленіи* жел. дороги.

Если оспариваютъ важнѣйшій изъ доводовъ: направленіе товаровъ, идущихъ изъ Астрахани и приходящихъ въ Астрахань, то это также не имѣетъ значенія для вопроса о выборѣ направленія желѣзной дороги.

Такъ, напр., если ему на основаніи оффиціальныхъ данныхъ доказываютъ, что главная масса рыбныхъ грузовъ идетъ не на югъ и юго-западъ, какъ угодно увѣрять г. Малышеву, а въ центральные, сѣверные и сѣверо-западные районы, куда лѣвобережный путь короче, то и это теперь оказывается не имѣетъ значенія въ рѣшеніи вопроса о направленіи жел. дороги, хотя «кажется, болѣе чѣмъ ясно» высказано у г. Малышева, «что городъ и край живутъ рыбой и транзитомъ и предпріятіями, связанными съ ними». Поэтому казалось-бы направленіе рыбныхъ товаровъ и предметовъ транзита должно было бы имѣть рѣшающее значеніе. Нѣтъ, г. Малышевъ, данныя, приводимыя вами и оспариваемыя вашими оппонентами, имѣютъ значеніе въ вопросѣ о направленіи жел. дороги, только дѣло въ томъ, что ваши «данныя» не вѣрны, взяты съ вѣтру, и притомъ такъ, что одни умышленно преувеличены, другіе умышленно умалены. Въ этомъ вы уличены, поэтому вамъ ничего не остается дѣлать, какъ увѣрять, что оспариваются тѣ данныя, которыя не имѣютъ значенія въ вопросѣ о направленіи жел. дороги. Вамъ угодно видѣть очень важный аргументъ за правобережный путь въ доставкѣ къ намъ каменнаго угля для отопленія домовъ,—неопровержимыя же цифры показываютъ полную абсурдность этого довода. Вы увѣряли по вопросу о хлѣбопашествѣ, что «о вывозѣ (хлѣба) не можетъ быть и рѣчи ни изъ одного изъ уѣздовъ» —кажется, это буквально ваши слова (стр. 20 брошюры *). На основаніи же матеріала, на который «ссылается вся грамотная Россія», т. е. на основаніи изданій Центральн. Стат. Комитета, наглядно показано, что рѣчь о вывозѣ хлѣба можетъ быть, а именно изъ Царевскаго уѣзда, въ среднемъ, въ годъ 1.500,000 пуд., въ отдѣльные же годы и 4—5 милл. пуд.

Нечего вамъ, г. М., инсинуировать: объ *изобиліи* я не говорилъ, а лишь оффиціальными цифрами показалъ могущій получиться избытокъ для вывоза хлѣба за предѣлы уѣзда. Разницу между выраженіемъ *избытокъ для вывоза* и *изобиліемъ* вамъ, понимающему русскую рѣчь, должно различать; и цифры взяты мною, если вамъ, г. М., угодно читать, не за время 15 — 20 лѣтъ тому назадъ, а за ближайшій

*) См. страницу 295 настоящаго «Сборника».

намъ періодъ 1892—1897 г. Къ словамъ критикуемаго нужно прежде всего относиться безпристрастно, что въ правила полемики г. Малышева видимо не входитъ. Приводимыя мною слова оффиціальныхъ донесеній: «Царевскій уѣздъ не только довольствуется своимъ хлѣбомъ, но еще и отпускаетъ пшеницу за предѣлы губерніи» — относятся не къ семидесятымъ годамъ, а приведены въ отчетахъ по губерніи за послѣдніе годы, между прочимъ и нашимъ Начальникомъ губерніи М. А. Газенкампфъ.

Итакъ, сущность моихъ возраженій совершенно отвѣчаетъ буквальному не только смыслу, но и буквальнымъ словамъ г. Малышева. На что точнѣе отвѣты: г. Малышевъ утверждаетъ, что «о вывозѣ хлѣба не можетъ быть и рѣчи ни изъ одного изъ уѣздовъ», а оффиціальныя данныя показываютъ, что можетъ быть и бываетъ, а именно изъ Царевскаго уѣзда.

Г. Малышевъ утверждаетъ, что скотоводство края даетъ 1 — 2 милл. рублей, а на самомъ дѣлѣ въ нѣсколько, во много разъ больше, — что домовладѣніе даетъ не болѣе 1.700,000 рублей, на самомъ же дѣлѣ не менѣе четырехъ милл. руб. и т. д.

Нѣтъ, видите-ли, г. Малышева не поняли, онъ о чемъ-то другомъ говорилъ, но о чемъ именно — могутъ понять только такіе ученые, какъ самъ г. Малышевъ. Между тѣмъ, какъ для насъ, простыхъ смертныхъ, не такихъ мыслителей, какъ г. Малышевъ, дѣло по вопросу о направленіи жел. дороги представляется въ такомъ видѣ, что прежде всего нужно выяснить возможно вѣрно и безпристрастно картину экономической жизни края, куда проектируется жел. дорога. Для этого, конечно, очень важно оцѣнить по достоинству относительное значеніе разныхъ промышленныхъ и торговыхъ интересовъ края. Когда это сдѣлано, останется выяснить преимущество для каждаго изъ интересовъ того или другого проектируемаго направленія желѣзной дороги. Вопросъ о стоимости ж. дороги можетъ стоять лишь во второй очереди, ибо ни въ интересахъ края, ни въ интересахъ государства строить непремѣнно болѣе дешевую дорогу, когда она не отвѣчаетъ наиболѣе крупнымъ торговымъ и промышленнымъ интересамъ.

За исключеніемъ же меньшей части изъ всѣхъ рыбныхъ грузовъ, имѣющей назначеніе на рынки южные и юго-западные, всѣ остальные рыбные грузы и все товарное обращеніе—по вывозу отъ насъ и по привозу къ намъ—имѣетъ свое назначеніе и происхожденіе районы сѣверные, центральные и сѣверо-западные, куда, повторяю, лѣвобережный путь короче. О товарахъ транзитныхъ нечего и говорить, назначеніе ихъ преимущественно сѣверное.

Но г. Малышеву необходимо возражать, возражать во чтобы то ни стало. И вотъ когда его основные доводы поколеблены (направ-

леніе рыбныхъ грузовъ, стоимость дороги, оцѣнка различныхъ интересовъ края), а его взятыя съ вѣтру цифры уничтожены оффиціальными данными, онъ начинаетъ утверждать, что его оппоненты «оспариваютъ только тѣ данныя, которыя приведены» имъ «для доказательства, что именно въ вопросѣ о ж. дорогѣ не имѣетъ значенія, пойдетъ-ли она по лѣвой или по правой сторонѣ».

Достойно вниманія, что г. Малышевъ въ своемъ длинномъ отвѣтѣ подтверждаетъ и доказываетъ достовѣрность лишь одной цифры, а именно валовой оцѣнки годового улова рыбы въ 25 милл. рублей, т. е. именно *той цифры, которой я не оспаривалъ!!!*

За то полюбуйтесь, къ какимъ ухищреніямъ прибѣгаетъ г. Малышевъ, чтобы вывернуться тамъ, гдѣ вся несообразность его цифръ доказана съ неотразимою достовѣрностью.

Минутку вниманія, читатель. Г. Малышевъ дѣлаетъ въ своемъ докладѣ такую сравнительную оцѣнку разныхъ интересовъ нашего края:

«Оборотъ рыбнаго дѣла составляетъ не менѣе 25.000,000 руб., а судовладѣніе и транзитъ не менѣе 20.000,000 руб. Земледѣліе не даетъ краю и 3.000,000 руб., а садоводство и 1.000,000 руб., домовладѣніе приноситъ не болѣе 1.700,000 руб. Скотоводство можно считать не болѣе 1.000,000—2.000,000 р. Остальныя отрасли торговли самостоятельнаго значенія не имѣютъ, а подчиняются вышеупомянутымъ» («Листокъ» 1897 г. № 261 *).

Не правда-ли, если дѣлаютъ цифровое сравненіе оцѣнки разныхъ интересовъ *края*, то непремѣннымъ условіемъ такого сравненія будетъ *однородность* опредѣленія этихъ интересовъ? Такъ, если берутъ за норму такой оцѣнки *валовой* доходъ извѣстной промышленности края, то для сравненія другихъ интересовъ должны брать валовые-же доходы, иначе сравненіе немыслимо.

Не правда ли, читатель, требованіе совершенно элементарное, и иначе цифры, сопоставляемыя для сравненія различныхъ промышленныхъ и торговыхъ интересовъ, и понимать нельзя. Базисъ сравненія долженъ быть одинъ, а именно валовая доходность каждаго изъ перечисляемыхъ г. Малышевымъ интересовъ.

«Оборотъ рыбнаго дѣла составляетъ не менѣе 25.000,000 руб.», въ подкрѣпленіе чего приводится имъ болѣе точная цифра за минувшій годъ: «стоимость годового улова въ 1897 г. составляетъ 27.915,700 рублей».

Явно, рѣчь идетъ не о чистыхъ прибыляхъ, и само собой разумѣется, если въ сравненіи съ рыбопромышленностью г. Малышевъ говоритъ, что скотоводство можно считать не болѣе 1.000,000—

*) См. страницу 288 настоящаго «Сборника»

2.000,000 руб., то онъ тутъ также подразумѣваетъ валовую выручку отъ скотоводства.

Но вотъ ему съ очевидностью доказываютъ всю несообразность такой оцѣнки значенія скотоводства: въ одну Астрахань лишь на убой доставляется болѣе чѣмъ на полтора милліона рублей скота, по губерніи же скотоводство дастъ не одинъ, два милл., а явно въ нѣсколько разъ больше. Тогда г. Малышевъ дѣлаетъ наивнѣйшій видъ, что рѣчь идетъ о *чистомъ* доходѣ. «Сочтите, говоритъ онъ, стоимость корма, содержанія, погашенія, падежъ, уходъ и убѣдитесь, что *чистаго дохода* скотоводство здѣсь и совсѣмъ не даетъ при нормальной цѣнѣ стоимости труда, а въ особенности при оцѣнкѣ сѣна въ 40 коп.» *) («Листокъ» 1898 г. № 107) **).

Г. Малышеву слѣдовало начать съ того, что-бы доказать, что его цифры относятся до чистаго дохода рыбопромышленности (25 милл. руб.!!!), транзита (20 милл. руб.), тогда можно ему повѣрить что и въ оцѣнкѣ скотоводства онъ имѣлъ въ виду чистый доходъ. Но онъ этого по отношенію къ рыбопромышленности утверждать не рѣшится, а если по отношенію къ скотоводству и другимъ интересамъ это продѣлываетъ, то лишь въ разсчетѣ на невниманіе читателя къ его прыжкамъ отъ рѣчи о валовыхъ выручкахъ къ чистымъ доходамъ, и на то, что въ городѣ о положеніи скотоводства меньше знаютъ, чѣмъ о рыбопромышленности, тѣмъ болѣе, что валовая выручка рыбопромышленности часто подсчитывается въ газетахъ.

Да и по здравому смыслу спрашивается, что важнѣе: выяснить-ли въ вопросѣ о значеніи для края каждой отрасли промышленности чистые барыши, которые могутъ касаться лишь интересовъ отдѣльныхъ лицъ, или валовые обороты, которые такъ или иначе распредѣляются между *всѣми* населеніемъ, причастнымъ къ данной отрасли промышленности? И г. Малышевъ, какъ и всякій, прекрасно это знаетъ, ибо съ этого онъ и началъ въ своемъ докладѣ («Листокъ» № 262), но теперь ему нужно выпутаться, и потому онъ заговорилъ о чистыхъ барышахъ и привелъ много вѣскихъ доводовъ за бездоходность скотоводства, изъ которыхъ наиболѣе убѣдительный это опытъ въ имѣніи самого г. Малышева Считая опытъ г. Малышева въ его имѣніи для насъ неоспоримымъ доводомъ, тѣмъ болѣе, что не имѣемъ чести знать, гдѣ его имѣніе находится,—я позволю себѣ лишь замѣтить, что сельскохозяйственныя письма проф. Энгельгардта, на которыя ссылается г. Малышевъ, не касаются скотоводства Астрах. губерніи, на-

*) Скажите, какая сразу наивность напала на г. Малышева. Онъ пересталъ знать то, что знаетъ у насъ каждый, что скотъ, за очень и очень незначительнымъ исключеніемъ, круглый годъ на подножномъ корму. Г. Малышевъ и здѣсь приклеилъ 40 к. за пудъ сѣна, когда мною принята въ разсчетъ цѣна сѣна лишь 10 коп. А в т.

**) См. страницу 683 настоящаго «Сборника».

сколько-же это обстоятельство существенно, пойметъ каждый безпристрастно относящійся къ дѣлу человѣкъ.

Г. Малышевъ ссылается далѣе на слѣдующія цитаты изъ книги *Сельск. и лѣсн. хозяйст., изд. деп. землед.:* «скотъ содержится не какъ доходная статья хозяйства, но какъ рабочая сила и для удовлетворенія потребностей населенія въ продуктахъ»... «У русскихъ крестьянъ скотъ зачастую играетъ роль запаснаго капитала». Предоставляю судить каждому здравомыслящему и безпристрастно относящемуся къ трактуемому вопросу, насколько приведенныя двѣ цитаты могутъ относиться до нашего степного скотоводства, которое служитъ, по словамъ-же самого г. Малышева (его брошюра, стр. 22 *), «главнымъ источникомъ дохода» населенія Черноярскаго и Енотаевскаго уѣзда; прибавьте къ этому калмыцкую и киргизскую степи и вы получите районъ, гдѣ скотоводство служитъ «главнымъ источникомъ дохода», обнимающій населеніе въ 515 тысячъ человѣкъ, т. е. половину населенія губерніи!!

Въ такія противорѣчія съ самимъ собою впадаютъ лишь люди, неискренно относящіеся къ дѣлу. Прочтите въ «брошюрѣ о наивыгоднѣйшемъ направленіи жел. дороги» въ Астрахань, стр. 22, о скотоводствѣ калмыцкой и киргизской степей и вы поймете, что ея автора истина менѣе всего занимаетъ: «по правому-же берегу довольно значительное скотоводство у калмыковъ, немного уступающее киргизскому». Напр., за 1896 годъ у калмыковъ числилось 461,640 головъ скота, а у киргизъ 1.769,052 гол.,—на языкѣ безпристрастнаго критика это называется *немного уступающее,* когда по губерніи числилось 3.600,000 головъ, т. е. киргизское скотоводство составляетъ половину всего количества скота губерніи, а калмыцкое только одну восьмую часть!

Изъ такихъ-то аргументовъ слагаются у г. Малышева «доказательства», что наивыгоднѣйшее направленіе жел. дор. изъ Астрахани по правому берегу. Они подсказаны ему «наукой», и мы, круглые невѣжды, должны ему вѣрить; онъ помнитъ Энгельгарда, развязно ссылается на Маркса и рекомендуетъ себя съ важностью такъ: «я, работающій на коммерческомъ поприщѣ около четверти вѣка и изучающій его теоретически и практически, высказываю свое мнѣніе»... О это мнѣніе, какъ видите, высоко-просвѣщенное. Глубина мысли и способность все предвидѣть граничитъ съ ясновидѣніемъ.

Городъ Астрахань уже обязанъ г. Малышеву за предсказаніе необходимости для насъ правобережной дороги въ виду доставки каменнаго угля для отопленія домовъ!!.. Въ частности рыбопромышленники должны бы преподнести г. Малышеву благодарственный адресъ за выясненіе значенія двухъ направленій жел. дороги въ вопросѣ,... какъ изъ

*) См. страницу 296 настоящаго «Сборника».

будутъ платить за рыбу: наличными-ли деньгами или ничего нестоющими векселями? Повѣрьте, что по проведеніи правобережной дороги рыбопромышленники будутъ получать вмѣсто векселей наличныя деньги. Не вѣрите, прочтите на страницѣ 14 брошюры «о наивыгоднѣйшемъ направленіи жел. дороги» въ Астрахань, самъ г. Малышевъ это говоритъ: при желѣзной дорогѣ по правому берегу въ Астрахань «покупатель пріѣхалъ бы на рынокъ самъ, и продавецъ могъ-бы выбрать любаго изъ покупателей, получивъ при этомъ не вексельную бумагу, съ ничего нестоющими подписями, а наличныя деньги, съ коими могъ-бы свободнѣе распоряжаться другими своими товарами и дѣломъ» ... *).

Мы видѣли, съ какою смѣлостью г. Малышевъ для своего спасенія перескочилъ съ вопроса о валовой доходности къ чистымъ прибылямъ. Теперь полюбуйтесь его виртуозностью въ прыжкахъ въ рѣчи о цѣнѣ на нефть на стоимость ея добычи.

Соображенія г. М. о доставкѣ къ намъ каменнаго угля для *отопленія домовъ* мотивированы буквально слѣдующими словами (стр. 16 его брошюры): «но нефть также истощается, вмѣсто 30—50 саженъ теперь уже бурятъ до 250 с., новыя мѣсторожденія нефти оказываются мало обильными,—отчего цѣна на нефтяные остатки съ 2—3 коп. повысилась за 2 года до $8^1/_2$—9 коп., и можно опасаться, что она еще болѣе повысится» **). Добрѣйшій читатель, скажите: кажется, ясно, что г. М. повышеніе *цѣны* на нефть за два года съ 2—3 к. до $8^1/_2$—9 к. ставитъ въ зависимость отъ болѣе глубокаго буренія. Съ оффиціальными цифрами въ рукахъ я оспариваю не только истощеніе нефтяныхъ залежей, но и эту зависимость цѣнъ отъ болѣе глубокаго буренія и говорю: «въ 1890 году средняя глубина скважинъ была 94 с., цѣна $6^1/_2$ к. за пудъ; въ 1891 г. средняя глубина скважинъ 102 с., цѣна $2^1/_2$ к. за пудъ; въ 1892 г.—109 саж., цѣна $^1/_2$ до $1^1/_2$ к. за пудъ».

Болѣе поразительнаго опроверженія, кажется, отъ цифръ нельзя ждать: глубина скважинъ увеличивается съ 94 саж. до 109 саж., а цѣна опускается съ $6^1/_2$ к. до копейки за пудъ!

Противъ этихъ цифръ г. Малышевъ спорить не можетъ, но ему нужно во чтобы то ни стало вывернуться, такъ полюбуйтесь-же его милымъ отвѣтомъ:

«Я говорю, что съ углубленіемъ скважинъ стоимость добычи (!?!) нефти становится дороже, что новыя мѣсторожденія малообильны,—а онъ отвѣчаетъ мнѣ: «Болѣе глубокое буреніе, на которое ссылается

*) См. страницу 291 настоящаго «Сборника».
**) См. страницу 289 настоящаго «Сборника».

г. Малышевъ, также не находится ни въ какомъ соотношеніи съ колебаніями цѣнъ». Позвольте, гдѣ-же тутъ не только логика, но и здравый смыслъ? Колебанія цѣнъ—одно, а стоимость добычи пуда нефти —другое. Это ясно всякому».

Г. Малышевъ на опечатку не можетъ сослаться, такъ какъ то же самое слово «цѣна» повторяется и въ «Листкѣ» 1897 г. № 261. Да и объективнымъ доказательствомъ, что подъ словомъ *цѣна* нужно подразумѣвать именно рыночную цѣну, повысившуюся за *два* года съ 2—3 коп. до $8^1/_2$—9 коп., а не стоимость добычи, можетъ служить тотъ простой фактъ, что за два года буреніе скважинъ съ 30—50 саж. до 250 саж. не увеличивалось, а слѣдовательно и стоимость добычи не могла подвергнуться такому колебанію. Колебаніе же рыночныхъ *цѣнъ* дѣйствительно имѣло мѣсто въ такихъ размѣрахъ.

Еще разъ приходится наглядно убѣдиться, что смѣлые и развязные полемическіе пріемы г. Малышева разсчитаны на довѣрчивость читателя, что никто не будетъ сравнивать мои статьи съ возраженіями г. Малышева, ну, а смѣлость города беретъ... Съ такими «храбрецами» я не спорю... («Астрах. Вѣстникъ 1898 г. 31 мая № 2744).

Х. Н. Сергѣевъ.

CCXXX.

Къ желѣзнодорожному вопросу.

(Слухъ о проектируемыхъ техническихъ мѣрахъ по Владикавказской жел. дорогѣ въ связи съ соединеніемъ ея съ Астраханью).

Въ виду ожидаемаго значительнаго увеличенія перевозокъ по Владикавказской жел. дорогѣ, *въ связи съ соединеніемъ ея съ Астраханью* и съ предстоящимъ, въ недалекомъ будущемъ, окончательнымъ проведеніемъ береговой рельсовой линіи на Дербентъ до Баку, проектируются соотвѣтственныя техническія мѣры къ усиленію пропускной способности этой дороги. Одна изъ этихъ мѣръ состоитъ въ предполагаемомъ расширеніи узловой станціи Ростовъ, составляющей единственную точку соприкосновенія большой Кавказской группы рельсовыхъ дорогъ съ общею русскою желѣзнодорожною сѣтью. Вопросъ этотъ въ настоящее время, какъ слышали «С.-Пет. Вѣд.», подлежитъ разработкѣ въ министерствѣ путей сообщенія. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 5 августа № 171).

CCXXXI.

О засѣданіи Астраханской городской желѣзнодорожной комиссіи 29 іюля 1898 года.

Въ состоявшемся 29 іюля засѣданіи комиссіи, избранной думою для детальной разработки данныхъ по вопросу о лѣвобережномъ направленіи Астрах. жел. дороги, предсѣдатель комиссіи, заступающій мѣсто городского головы, въ виду предстоящей поѣздки г. управляющаго государственными имуществами по губерніи для ознакомленія на мѣстѣ съ подвѣдомственными управленію оброчными статьями, предложилъ просить его сіятельство отъ лица комиссіи обратить вниманіе при своей поѣздкѣ на тѣ выгоды, которыя могутъ пріобрѣсти казенныя оброчныя статьи и соляныя мѣсторожденія, въ случаѣ, если жел. дорога пройдетъ къ Астрахани по лѣвому берегу Волги. При этомъ заступающій мѣсто городского головы признавалъ необходимымъ просить его сіятельство не отказать увѣдомить комиссію о своемъ мнѣніи относительно пригодности почвъ Астрах. губерніи для земледѣлія и о свойствахъ Астрах. песковъ, а также о тѣхъ результатахъ, какіе могутъ получиться, по его мнѣнію, при проведеніи жел. дороги къ Астрахани по лѣвому берегу Волги какъ для всего вообще края, такъ и для интересовъ казны. Заступающій мѣсто городского головы находилъ также не лишнимъ просить его сіятельство не отказать сообщить свѣдѣнія о количествѣ оброчныхъ статей и о величинѣ выручаемыхъ казной въ настоящее время съ нихъ арендной платы, съ подраздѣленіемъ этихъ статей на двѣ группы—по лѣвому и правому берегамъ р. Волги. Комиссія присоединилась къ этому предложенію и постановила—просить заступающаго мѣсто городского головы обратиться къ его сіятельству отъ лица комиссіи съ предложенною просьбою. («Астрах. Листокъ» 1898 г. 5 августа № 171).

CCXXXII.

Къ желѣзнодорожному вопросу.

(О сочувственномъ отношеніи г. управляющаго госуд. имуществами Астрах. губерніи къ просьбѣ Астрах. городской желѣзнодорожной комиссіи).

Г. управляющій государственными имуществами Астрах. губерніи князь Кудашевъ сочувственно отнесся къ просьбѣ городской комиссіи по желѣзнодорожному вопросу и обѣщалъ при поѣздкѣ своей по Царевскому уѣзду собрать матеріалы и изучить вопросъ о выгодахъ для казенныхъ оброчныхъ статей лѣвобережнаго направленія. Кромѣ того, его сіятельство отдалъ приказъ по управленію составить для комиссіи вѣдомости всѣхъ казенныхъ оброчныхъ статей, расположенныхъ какъ на лѣвомъ, такъ и на правомъ берегу р. Волги. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 9 августа № 2803.—Сн. «Астрах. Листокъ» 1898 г. 11 августа № 175).

CCXXXIII.

О засѣданіи Астраханской городской желѣзнодорожной комиссіи 13 августа 1898 года.

13 августа состоялось засѣданіе комиссіи по изслѣдованію вопроса о предпочтительности лѣвобережнаго направленія проектируемой Астрах. жел. дороги. Въ этомъ засѣданіи обсуждалось: 1) сообщеніе заступающаго мѣсто городского головы Г. Н. Абелова о Высочайшемъ соизволеніи на производство об-вомъ Владикавказской жел. дороги изысканій направленія желѣзнодорожной линіи отъ г. Царицына на Челябинскъ для соединенія съ Сибирской магистралью; 2) предложеніе П. О. Зубовича объ изданіи Петровскимъ Обществомъ сборника имѣющихся уже матеріаловъ по Астраханскому желѣзнодорожному вопросу; 3) предложеніе г. Серебрякова—просить Временный Совѣтъ по управленію внутреннею киргизскою ордою выслать комиссіи копію возбужденнаго Совѣтомъ ходатайства о проведеніи жел. дороги по лѣвому берегу р. Волги; а также просить Николаевскаго волостнаго старшину прислать копію приговора схода и Красноярскаго городского старосту—о высылкѣ комиссіи копіи съ состоявшагося постановленія думы. Комиссія, по обсужденіи этихъ вопросовъ, признала не-

обходимымъ: 1) просить правленіе Владикавказской жел. дороги сообщить комиссіи, какое направленіе Царицинско-Челябинской жел. дороги предположено принять при изысканіяхъ, и указать тѣ пункты, черезъ которые пройдетъ дорога, и главнымъ образомъ въ предѣлахъ Астрах. губерніи; 2) сообщить въ Совѣтъ Петровскаго Общества, что комиссія рѣшила ассигновать 500 руб. на расходы по изданію сборника матеріаловъ по желѣзнодорожному вопросу, но съ тѣмъ, чтобы 500 экземпляровъ были выпущены общимъ изданіемъ Петровскаго Общества и комиссіи съ заголовкомъ, который признаетъ необходимымъ дать сборнику комиссія, и съ включеніемъ въ сборникъ заключенія комиссіи по желѣзнодорожному вопросу, каковое будетъ своевременно представлено въ Совѣтъ Общества,—труды же по составленію заключенія комиссія просила принять на себя П. О. Зубовича и Х. Н. Сергѣева; 3) просить Временный Совѣтъ не отказать въ присылкѣ копіи съ возбужденнаго ходатайства; 4) просить Николаевскаго волостного старшину сообщить возможно скорѣе копіи приговора; 5) просить Красноярскаго городскаго старосту прислать копію съ постановленія думы. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 15 августа № 2808.—«Астрах. Листокъ» 1898 г. 15 августа № 179).

CCXXXIV.

Къ желѣзнодорожному вопросу.

(Сообщеніе правленія об-ва Владикавказской жел. дороги о проектируемомъ направленіи Царицынско-Челябинской жел. дороги).

Правленіе об-ва Владикавказской жел. дороги на запросъ управы о проектируемомъ направленіи Царицынско-Челябинской жел. дороги сообщило, что начальнымъ пунктомъ этой линіи назначается, въ зависимости отъ наилучшаго перехода р. Волги мостомъ, одинъ изъ пунктовъ между Сарептой и Дубовкой. Послѣ перехода Волги линія пойдетъ въ сѣверо-восточномъ направленіи на г. Уральскъ, за Уральскомъ отклонится къ востоку и направится въ зависимости отъ мѣстныхъ условій—или по правому берегу р. Урала на города Оренбургъ, Орскъ и Челябинскъ, или на Илецкую Защиту, Орскъ и Челябинскъ.

Такимъ образомъ проектируемая Царицынско-Челябинская жел. дорога пересѣчетъ Астраханскую губернію въ сѣверной части Царевскаго уѣзда. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 17 сентября № 2832.—«Астрах. Листокъ» 1898 г. 16 сентября № 202).

CCXXXV.

Къ желѣзнодорожному вопросу.

(Сообщеніе г. управляющаго госуд. имуществами Астрах. губерніи на имя городского головы о томъ, что ближайшій осмотръ казенныхъ оброчныхъ статей Астрах. губерніи убѣждаетъ его, г. управляющаго, въ интересахъ ввѣренныхъ ему госуд. имуществъ, высказаться за безусловную необходимость проведенія жел. дороги по лѣвому берегу Волги отъ Астрахани до Камышина).

Заступающій мѣсто городского головы обращался къ г. управляющему государственными имуществами съ просьбою при служебной поѣздкѣ его сіятельства по губерніи обратить вниманіе на тѣ выгоды, которыя могутъ быть для казенныхъ оброчныхъ статей отъ проведенія жел. дороги по лѣвому берегу рѣки Волги.

Теперь князь Кудашевъ письмомъ на имя городского головы сообщилъ, что ближайшій осмотръ на мѣстѣ общей совокупности естественно-историческихъ и хозяйственно-статистическихъ условій казенныхъ оброчныхъ статей Астрах. губерніи убѣждаетъ его въ безусловной необходимости, для правильнаго развитія пользованія естественными богатствами таковыхъ, проведенія предполагаемой къ постройкѣ желѣзной дороги по лѣвому берегу Волги и въ направленіи отъ Астрахани до Камышина, а не до Царицына,—не входя въ анализъ цѣлесоотвѣтственности этого направленія для общей совокупности государственно-экономическихъ интересовъ вообще, а высказываясь лишь въ интересахъ ввѣренныхъ князю Кудашеву государственныхъ имуществъ.

По возвращеніи изъ поѣздки князь Кудашевъ займется разработкой собраннаго имъ по этому вопросу матеріала и тогда подробно мотивируетъ сложившееся убѣжденіе его о выгодахъ лѣвобережнаго направленія. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 26 сентября № 2840.—Ср. «Астрах. Листокъ» 1898 г. 26 сентября № 211).

CCXXXVI.

Къ желѣзнодорожному вопросу.

(О собраніи особо командированнымъ Астрах. городскою управою лицомъ въ управленіи государ. имуществами Астрах. губерніи, съ разрѣшенія г. управляющаго ими, данныхъ о казенныхъ оброчныхъ статьяхъ, расположенныхъ въ предѣлахъ Астрах. губерніи по обоимъ берегамъ Волги).

Комиссія, избранная думою для детальной разработки данныхъ по вопросу о лѣвобережномъ направленіи Астрах. жел. дороги, какъ извѣстно, въ засѣданіи 29 іюля постановила просить управу обратиться къ г. управляющему государственными имуществами Астрах. губерніи съ просьбою не отказать въ сообщеніи данныхъ о казенныхъ оброчныхъ статьяхъ, расположенныхъ въ предѣлахъ Астрах. губерніи по правому и лѣвому берегу р. Волги. Г. управляющій выразилъ согласіе на это и далъ возможность особо командированному отъ управы лицу собрать необходимыя данныя. Въ настоящее время порученіе это выполнено.

Изъ составленной вѣдомости наглядно выясняется, что казенныхъ оброчныхъ статей по правому берегу Волги—ничтожное количество и что вся масса ихъ находится на лѣвой сторонѣ Волги. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 26 ноября № 2886).

CCXXXVII.

Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ.

(Сообщеніе о томъ, что, по свѣдѣніямъ автора статьи, об-во Ряз.-Уральской жел. дороги, занявшись Повѣнецкою линіею, Астрах. жел. дорогою серьезно не интересуется, и въ министерствѣ путей сообщенія никакихъ подготовительныхъ работъ по внесенію Астрах. желѣзнодорожнаго вопроса въ Государственный Совѣтъ не производится).

Лѣвобережное направленіе Астрах. жел. дороги непосредственныхъ, прямыхъ выгодъ не могло сулить никакому предпринимателю: сама по себѣ эта линія можетъ быть только бездоходною. Все, на что могъ бы разсчитывать строитель лѣвобережной дороги—это на покрытіе убытковъ *правительственной гарантіею*; изъ этого же источника пришлось бы получать прибыль и на затраченный въ постройку дороги капиталъ.

Правительственная гарантія составляла и составляетъ, какъ извѣстно, мечту всѣхъ желѣзнодорожниковъ; гарантіи они усиленно добиваются не только потому, что она дѣлаетъ безопасными ихъ строительныя и эксплоатаціонныя операціи, но и потому, что гарантія облегчаетъ добываніе денегъ на предпріятіе.

Неудивительно, что об-во Ряз.-Уральской жел. дороги, нуждающееся въ средствахъ для оборудованія своей обширной сѣти и развитія мѣръ къ привлеченію на нее грузовъ, очень хлопотало объ Астраханской дорогѣ. Эта линія, при ея довольно значительной длинѣ, должна была принести въ кассу общества немаленькій капиталъ, извлеченный изъ займа, и составить крупную прибавку въ инвентарѣ общества, съ гарантированной продуктивностью.

Но, по пословицѣ, ракъ только на безрыбьѣ рыба; пока въ виду рязано-уральцевъ не было другихъ, лучшихъ перспективъ, они интересовались лѣвобережной линіей; теперь же, какъ намъ сообщаютъ изъ источниковъ, вполнѣ заслуживающихъ довѣрія, это общество всѣ свои мечты перенесло въ другое мѣсто, а именно на Повѣнецкую линію.

По этимъ свѣдѣніямъ, Ряз.-Уральскому об-ву *теперь* совсѣмъ не до нашей дороги, и ею оно серьезно не интересуется.

Согласно тѣмъ же свѣдѣніямъ, и въ министерствѣ путей сообщенія не производится никакихъ подготовительныхъ работъ по внесенію нашего желѣзнодорожнаго вопроса въ Государственный Совѣтъ.

Изъ всего этого слѣдуетъ съ очевидностью, что дѣло о нашей желѣзной дорогѣ дѣйствительно «замерзло» («Астрах. Листокъ» 1898 г. 2 сентября № 192).

CCXXXVIII.

Къ желѣзнодорожному вопросу.

(Извѣстіе о поѣздкѣ по Волгѣ отъ Нижняго до Астрахани представителя Ряз.-Уральскаго об-ва К. И. Лапшинскаго и о цѣли этой поѣздки, и сообщеніе о томъ, что первоначальный планъ Астраханско-Камышинской жел. дороги нѣсколько видоизмѣняется и осуществленіе отсрочивается въ виду проектируемой Царицынско-Челябинской жел. дороги и что, по надлежащемъ выясненіи направленія этой послѣдней дороги, Ряз.-Уральское об-во окончательно рѣшитъ вопросъ, гдѣ удобнѣе и выгоднѣе примкнуть и перерѣзать эту дорогу).

Пріѣхалъ въ Саратовъ представитель Ряз.-Уральскаго об-ва, завѣдующій спеціально коммерческимъ отдѣломъ, К. И. Лапшинскій.

Прежде чѣмъ заѣхать въ Саратовъ, г. Лапшинскій совершилъ поѣздку по Волгѣ отъ Нижняго до Астрахани, съ цѣлью поднять,

расшевелить дремлющія промышленныя силы въ районѣ, обслуживаемомъ Ряз.-Уральской дорогой съ ея вѣтвями, и въ прилегающихъ мѣстностяхъ. Въ Нижнемъ онъ былъ на ярмаркѣ для нагляднаго ознакомленія съ направленіемъ грузовъ, а поѣздка въ Астрахань, кромѣ иныхъ цѣлей, ставится, по словамъ «Сар. Л.», въ связь съ разрѣшеніемъ вопроса объ Астраханско-Камышинской жел. дорогѣ, о постройкѣ которой такъ энергично хлопотало Ряз.-Уральское об-во, не потерявшее надежды на полученіе концессіи на сооруженіе этой дороги. Но первоначальный планъ теперь нѣсколько видоизмѣняется, и осуществленіе отсрочивается (ненадолго, конечно) въ виду уже разрѣшенной концессіи на продолженіе Тихорѣцко-Царицынской дороги до Челябы; дорога эта, какъ полагаютъ, съ Сарепты или Винновки пойдетъ на Александровъ-Гай и Уральскъ, но изысканія еще не окончены. Когда направленіе пути вполнѣ опредѣлится, Рязанско-Уральское общество окончательно рѣшитъ вопросъ, гдѣ удобнѣе и выгоднѣе примкнуть и перерѣзать эту дорогу. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 10 сентября № 2827).

CCXXXIX.

Астраханская солепромышленность.

«Правительственный Вѣстникъ» пишетъ: По сѣверному и отчасти восточному побережью Каспійскаго моря въ губерніяхъ Ставропольской, Астраханской и Уральской области сосредоточено болѣе 2,500 самосадочныхъ озеръ и солончаковъ. Въ Астраханской губерніи находятся величайшія самосадочныя озера Элтонъ (192 кв. версты) и Баскунчакъ (112 кв. верстъ), а въ Уральской области—Индерское озеро (66 кв. верстъ). Кромѣ озерной соли, въ Астраханской губерніи залегаетъ и каменная соль—въ горѣ Чапчачи, находящейся въ 80 вер. на юго-востокъ отъ Баскунчака. Изъ всѣхъ прикаспійскихъ соляныхъ источниковъ промышленное значеніе имѣютъ только Астраханскіе. Въ 1897 году здѣсь добыто 19.671,155 пудовъ соли, тогда какъ, напр., въ Уральской области добыча не превышала 500,000 пуд., а въ Ставропольской губерніи соль получается въ ничтожныхъ количествахъ. За послѣднее десятилѣтіе въ Астраханской губерніи разрабатывались озера: Баскунчакское и приморскія или южно-Астраханскія. Всѣ Астраханскія соляныя озера Астраханской губерніи принадлежатъ казнѣ и сдаются въ аренду частнымъ лицамъ съ торговъ за попудную плату. Въ 1897 году было добыто соли на Баскунчакѣ 15.687,702

пуд. и на южныхъ озерахъ 3.983,453 пудовъ. За предѣлы губерніи вывезено въ томъ же году 10.424,000 пуд. соли. За послѣднее десятилѣтіе добыча соли въ Астраханской губерніи твердо шла по пути развитія. Положеніе Астраханскихъ промысловъ стѣснено, съ одной стороны, конкуренціею, а съ другой—взаимною конкуренціею между мѣстными солепромышленниками. Кромѣ того, на солепромышленности всѣхъ вообще южныхъ промысловъ тяжело отражается дороговизна доставки соли на фурахъ къ пристанямъ. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 10 декабря № 2897).

CCXL.

Съ перваго русскаго съѣзда солепромышленниковъ, бывшаго въ С.-Петербургѣ съ 23 ноября по 5 декабря 1898 г.

Второе засѣданіе съѣзда (24 ноября 1898 г.) было посвящено главнымъ образомъ вопросу о подъѣздныхъ путяхъ. Всѣ районы требуютъ себѣ подъѣздныхъ желѣзныхъ путей: и Крымскій, и Кавказскій, и Астраханскій. Представитель Баскунчакскихъ солепромышленниковъ изобразилъ печальную картину Баскунчакскихъ промысловъ, которую дополнилъ горный инженеръ Гаркема. Баскунчакская соль на протяженіи 200 верстъ (до станціи Грязе-Царицынской жел. дороги) испытываетъ 5 перевалокъ, что, конечно, отражается на стоимости груза. Для поднятія промысловъ необходимо провести рельсовый путь отъ Астрахани на Камышинъ. Сужденія о жел. дорогахъ почему то не понравились представителю вѣдомства путей сообщенія. Присутствовавшій въ засѣданіи представитель министерства г. Шабуневичъ, въ виду всѣхъ этихъ заявленій, замѣтилъ, что съѣздъ не можетъ выслушивать подобныхъ ходатайствъ, не подкрѣпляемыхъ данными, что такія ходатайства должны направляться общимъ установленнымъ порядкомъ въ департаментъ желѣзныхъ дорогъ. Съ этимъ мнѣніемъ не согласился представитель министерства финансовъ С. І. Гулишамбаровъ, указавшій на крайнюю желательность ознакомиться именно на съѣздѣ со всѣми нуждами соляной промышленности. Для систематизированія всѣхъ заявленій, касающихся устройства подъѣздныхъ путей, съѣздъ, по предложенію предсѣдателя т. с. Штофа, избралъ особую комиссію, занятія которой начались 26 ноября («Астрахан. Листокъ» 1898 г. 4 декабря № 263).

Въ засѣданіи 4 декабря доложены были съѣзду результаты работъ комиссій о постройкѣ подъѣздныхъ путей къ соляным промысламъ и

о тарифахъ на перевозку соли по жел. дорогамъ. По первому изъ этихъ вопросовъ съѣздъ единогласно согласился съ мнѣніемъ комиссіи и постановилъ возбудить ходатайство, между прочимъ, о соединеніи рельсовымъ путемъ Баскунчакской жел. дороги съ общею сѣтью россійскихъ жел. дорогъ, что дало бы выходъ Баскунчакской соли на рынки въ теченіе всего года, значительно улучшило бы положеніе мѣстнаго солянаго промысла и позволило бы ему развиться; это соединеніе является особенно необходимымъ въ виду обмелѣнія Волги у Владимірской пристани, вслѣдствіе удаленія главнаго русла ея. Представителемъ Саратовскаго биржеваго комитета было указано на предпочтительность осуществленія проекта Ряз.-Уральскаго об-ва о соединеніи Астрахани съ Камышиномъ, т. е. проведенія желѣзной дороги по лѣвому берегу р. Волги, а не по правому нагорному берегу, такъ какъ въ этомъ случаѣ соляные промысла остались бы внѣ сферы вліянія жел. дороги. Однако соледобыватели отнеслись холодно къ этому предложенію. Другіе представители Астраханской солепромышленности находили лишнимъ ставить въ связь съ осуществленіемъ того или иного проекта вопросъ о соединеніи соляныхъ промысловъ съ общею сѣтью жел. дорогъ.—По вопросу о тарифахъ съѣздъ постановилъ единогласное рѣшеніе о возбужденіи ходатайства о включеніи въ общую сѣть жел. дорогъ и пониженіе тарифныхъ ставокъ на перевозку соли до размѣра, установленнаго для всѣхъ вообще жел. дорогъ, между прочимъ, и на Баскунчакской желѣзной дорогѣ. («Астрахан. Листокъ» 1898 г. 15 декабря № 272).

CCXLI.

Проектъ акціонернаго общества для разработки Чапчачинскаго мѣсторожденія каменной соли.

(Письмо въ редакцію «Астраханскаго Вѣстника»).

Распространеніе Донецкой соли идетъ прогрессивно, и нѣтъ никакого сомнѣнія, что Донецкая соль, кромѣ внутреннихъ рынковъ, въ недалекомъ будущемъ найдетъ сбытъ и въ Волжскомъ районѣ. Астраханскіе соледобыватели волею-неволею ограничатся тогда только добываніемъ соли для мѣстнаго употребленія, и то лишь на половину потребляемаго количества для посола рыбъ. Причина этого очень ясная. Всѣ лучшіе сорта соли Астраханскихъ озеръ, не исключая Баскунчакской, обладаютъ разнымъ процентнымъ содержаніемъ хлористаго

натра, горькихъ солей, ила и органическихъ веществъ, способствующихъ порчѣ, въ большей или меньшей степени, рыбныхъ и другихъ продуктовъ, которые для посола требуютъ очень чистой соли. Весьма трудно выработать на озерѣ въ значительномъ количествѣ такую соль, которая-бы во всей массѣ была однородна. Даже Баскунчакская гранатка всегда можетъ быть смѣшана съ посредственной солью: трудно ее отсортировать, къ томуже нельзя и промывать соль равномѣрно.

Поэтому Астраханская озерная соль и не можетъ успѣшно конкурировать съ Донецкою солью, которая не содержитъ въ себѣ баткаку, органическихъ веществъ и магнезіальныхъ солей. А это весьма важное обстоятельство, какъ для рыбосоленія, такъ и для другихъ продуктовъ, которые имѣютъ значительную цѣнность сравнительно съ стоимостью самой соли, отъ которой, однако, зависитъ качество товара.

Въ виду этого, и должно послѣдовать развитіе сбыта Донецкой соли, а Астраханская озерная соль должна остаться безъ сбыта. Астраханскимъ соледобывателямъ остается одно: образовать акціонерное общество и просить Правительство, чтобы оно отдало имъ въ разработку на возможно долгій срокъ Чапчачинское мѣсторожденіе каменной соли, съ правомъ постройки переносной конной желѣзной дороги отъ Чапчачей къ селенію Харабали—на Ахтубу или Волгу (разстоянія тамъ 65 верстъ); разработку производить, кромѣ устроенныхъ уже шахтъ, и на площади разноса по мѣрѣ добычи соли. При взятіи въ долгосрочную аренду Чапчачинскаго мѣсторожденія камсиной соли и при правильномъ веденіи эксплоатаціи этого дѣла могутъ найтись многіе внутренніе рынки для сбыта Астраханской горной соли. Представится возможность сбыть не одинъ десятокъ милліоновъ пудовъ, какъ по хорошему качеству *), такъ и по дешевизнѣ ея. Кромѣ того, явится возможность отправлять Чапчачинскую соль по Маріинской системѣ въ Петербургъ — для Финляндіи и русскихъ Балтійскихъ портовъ, а также для рыбныхъ промысловъ Западной Сибири и для Пермскихъ заводовъ. («Астрах. Вѣстникъ» 1898 г. 16 декабря № 2902).

А. Н. Ксеневъ.

---

*) Чапчачинская соль имѣетъ 96% хлористаго натра. Она одна изъ лучшихъ въ Россіи солей.

Авт

CCXLII.

Слухи объ Астраханской желѣзной дорогѣ.

(Сообщая о томъ, что, по ходящимъ упорнымъ слухамъ, Ряз.-Уральское об-во, въ виду измѣнившихся обстоятельствъ, начинаетъ хлопотать о предоставленіи ему концессіи на проведеніе Астрах. жел. дороги по правому берегу Волги, авторъ статьи, по поводу этихъ слуховъ, вновь предлагаетъ городскому управленію просить, буде Правительство найдетъ правобережное направленіе Астрах. жел. дороги болѣе выгоднымъ, обязать концессіонера устроить главную станцію съ вокзаломъ въ Астрахани и оборудовать надлежащимъ образомъ переправу изъ Астрахани на Форпостъ).

Извѣстно, что вопросъ о постройкѣ Астраханской желѣзной дороги «замерзъ», не смотря на теплую погоду, и замерзъ оттого, что «разсудку вопреки, наперекоръ стихіямъ» Астраханскіе общественники захотѣли вести «чугунку» черезъ Болду, Рычу, Бузанъ, черезъ всю заволжскую палестину на Николаевскую слободу, а тамъ опять черезъ Волгу—къ мертвому городку Камышину. Всѣ эти подвиги надо было совершить не ради чего иного, а ради прекрасныхъ глазъ Ряз.-Уральскаго об-ва и для спасенія погибающихъ «животовъ» владѣльцевъ старѣйшихъ Астраханскихъ руинъ, «имъ-же нѣсть числа».

Правительство нашло полезнымъ отложить вопросъ объ Астраханской дорогѣ въ сторону, чтобы онъ, какъ слѣдуетъ, «вылежался», подобно плоду незрѣлому.

Такимъ образомъ уже преднамѣтилось невыгодное для лѣвобережнаго направленія дороги рѣшеніе вопроса и стало вѣроятнымъ, что эта, проектированная Ряз.-Уральскимъ об-вомъ, линія останется въ Ряз.-Уральскомъ портфелѣ об-ва, въ числѣ другихъ неудавшихся его предположеній.

Въ тоже время выдвинулся проектъ Царицынско-Челябинской дороги. Эта магистраль должна-де перерѣзать Волгу въ одномъ изъ пунктовъ на протяженіи между Дубовкою и Чернымъ-Яромъ,—вѣроятнѣе всего—около с. Свѣтлый-Яръ, что недалеко отъ Сарепты. Здѣсь предположенъ мостъ. Очевидно, проведеніе Челябинско-Царицынской дороги весьма упрощаетъ разрѣшеніе вопроса объ Астраханской желѣзной дорогѣ.

Прежде всего, она совершенно упраздняетъ послѣднія мечты о Камышинско-Астраханской линіи, такъ какъ вырываетъ изъ колоды Ряз.-Уральскаго об-ва главный козырь—содѣйствіе развитію сельскохозяйственной и соляной промышленности заволжской части нашей губерніи.

Напомнимъ, что въ исчисленіяхъ великихъ и богатыхъ милостей, сулившихся рязано-уральцами, самое видное мѣсто занимали — облегченіе вывоза хлѣба, продуктовъ скотоводства и соли изъ предѣловъ Царевскаго уѣзда и киргизской степи. Дѣйствительно, если вырѣзать Царевскій уѣздъ и сѣверный участокъ орды изъ сферы вліянія лѣвобережной дороги, то на долю послѣдней останутся пустыни Енотаевскаго и Красноярскаго уѣздовъ, да ордынскія, да 30 верстъ займища. Пожива тутъ не велика...

Челябинско-Царицынская дорога, пересѣкая Царевскій уѣздъ въ самомъ выгодномъ направленіи, попутно даетъ этому уѣзду и ордѣ все, что имъ отъ желѣзной дороги возможно получить. Слѣдовательно, теперь не остается уже и тѣни надобности хлопотать о дорогѣ на Камышинъ; остаются теперь только интересы Астраханской торговли и промышленности вкупѣ съ интересами степи, лежащей по правую сторону Волги. Но теперь-то ужь ясно, что вести дорогу черезъ сорокъ верстъ рѣкъ, ериковъ и ильменей для соединенія съ Челябинской линіей не существуетъ ровно никакой нужды.

Теперь остается единственный исходъ—*вести дорогу по правому берегу.* Не лишенные дѣловой сметки и сообразительности, дѣятели Ряз.-Уральскаго об-ва это измѣнившееся положеніе вещей поняли, какъ слѣдуетъ, и—о томъ ходятъ упорные слухи — начинаютъ хлопотать *о предоставленіи имъ концессіи на проведеніе правобережной Астраханской дороги.* («Астрах. Листокъ» 1898 г. 20 декабря № 277).

Сообщенные нами въ половинѣ декабря слухи о томъ, что об-во Ряз.-Уральской жел. дороги возбуждаетъ домогательство объ отдачѣ ему постройки *правобережной* дороги отъ Астрахани до Сарепты, подтверждаются новѣйшими свѣдѣніями.

Это обстоятельство обязываетъ насъ напомнить Астраханскому городскому управленію его обязанность—не упустить изъ вида и предусмотрѣть всѣ необходимыя мѣры къ огражденію ближайшихъ интересовъ города и края.

Какъ извѣстно нашимъ читателямъ, мы, отстаивая правобережное направленіе дороги, вмѣстѣ съ тѣмъ неустанно напоминали *о необходимости своевременно возбудить вопросъ о томъ, чтобы 1) центральная станція желѣзной дороги находилась на Астраханскомъ берегу и 2) чтобы черезъ Волгу на Форпостинскую сторону былъ устроенъ или мостъ* (хотя бы разводный), *или,* по крайней мѣрѣ, *паровая паромная переправа,* дѣйствующая во всѣ времена года.

Въ интересахъ городскаго населенія, его торговли и промышленности исходатайствованіе упоминаемыхъ нами двухъ мѣръ представ-

ляетъ важность очевидную, не требующую доказательствъ. Но для того, чтобы ходатайство это имѣло успѣхъ, нужно не упустить удобнаго для него момента. Этимъ моментомъ должно считать моментъ предварительнаго разсмотрѣнія проекта желѣзной дороги.

Городская дума, какъ извѣстно, представила уже свое ходатайство о лѣвобережномъ направленіи, но, какъ видно, за него имѣется очень мало шансовъ. Конечно, всего лучше было бы городской думѣ отказаться отъ этого ходатайства, но, по всей вѣроятности, она на такой рѣшительный шагъ не пойдетъ; поэтому, нисколько не вступая въ противорѣчіе съ своимъ прежнимъ ходатайствомъ, дума могла бы возбудить въ подлежащихъ сферахъ дополнительное и *условное* ходатайство о томъ, чтобы въ случаѣ разрѣшенія правобережной дороги, Правительство вмѣнило бы въ обязанность концессіонерамъ исполненіе вышеупомянутыхъ условій.

По всей вѣроятности, Правительство, въ уваженіе такого справедливаго ходатайства, обяжетъ концессіонеровъ внести въ планъ желѣзнодорожнаго сооруженія, въ качествѣ обязательныхъ частностей, и переправу, и центральную станцію въ Астрахани. *Если же этого своевременно сдѣлано не будетъ, то городу неизбѣжно предстоитъ впослѣдствіи становиться въ обязательственныя отношенія съ обществомъ,* которому будетъ отдана концессія, и общество, конечно, потребуетъ отъ города какихъ нибудь очень крупныхъ жертвъ, по всей вѣроятности, *въ видѣ безплатнаго отчужденія земель и милліонныхъ субсидій* на дополнительныя сооруженія, необходимыя городу, а не желѣзнодорожному обществу. («Астрах. Листокъ» 1899 г. 19 января № 14).

CCXLIII.

О пополненіи Астраханской городской желѣзнодорожной комиссіи новыми членами.

Городская желѣзнодорожная комиссія пополнена думою (въ засѣданіи 26 января 1899 г.) избраніемъ въ нее Д. Н. Сергѣева, П. М. Буткова и А. М. Солина вмѣсто выбывшихъ Х. Н. Сергѣева и П. О. Зубовича («Астрах. Листокъ» 1899 г. 27 января № 21. — «Астрах. Вѣстникъ» 1899 г. 27 января № 2933).

CCXLIV.

Объ избраніи гласнаго Астрах. городской думы Д. Н. Сергѣева уполномоченнымъ отъ г. Астрахани для ходатайствованія въ С.-Петербургѣ по желѣзнодорожному вопросу.

Въ собраніи думы 5 февраля 1899 г. обсуждали вопросъ объ уполномоченіи гласнаго Д. Н. Сергѣева ходатайствовать, въ качествѣ представителя города, въ С.-Петербургѣ о скорѣйшемъ проведеніи желѣзной дороги на Астрахань по лѣвому берегу рѣки Волги. Дума г. Сергѣева уполномочила. («Астрах. Листокъ» 1899 года 6 февраля № 29).

CCXLV.

Слухъ о скоромъ осуществленіи проекта соединенія рельсовымъ путемъ Ростова-на-Дону съ Астраханью.

Въ Ростовскихъ-на-Дону желѣзнодорожныхъ кружкахъ, по словамъ «Приазовскаго Края», циркулируетъ слухъ, что проектъ *соединенія рельсовымъ путемъ г. Ростова съ Астраханью* одобренъ департаментомъ желѣзныхъ дорогъ и что работы по проведенію этого пути начнутся въ самомъ непродолжительномъ времени.—Мы сомнѣваемся въ вѣрности этого слуха. («Астрах. Листокъ» 1899 г. 11 февраля № 33).

CCXLVI.

Къ желѣзнодорожному вопросу.

(Заявленіе гласнаго Астрах. городской думы М. И. Мочалова о циркулирующихъ въ городѣ слухахъ, будто-бы вопросъ объ Астрах. жел. дорогѣ, и притомъ въ направленіи ея по правому берегу Волги, будетъ разрѣшенъ Правительствомъ въ недалекомъ будущемъ, о необходимости провѣрить эти слухи и, въ случаѣ ихъ вѣроятности, о необходимости просить Правительство обязать предпринимателя устроить удобную переправу пассажировъ и грузовъ черезъ Волгу въ г. Астрахань и построить вокзалъ и склады для товаровъ на городской землѣ).

Гласный думы М. И. Мочаловъ, какъ мы слышали, вошелъ къ городскому головѣ съ заявленіемъ о томъ, что въ городѣ циркулируютъ слухи, будто бы вопросъ о желѣзной дорогѣ къ Астрахани поставленъ Правительствомъ на первую очередь и что разрѣшеніе его можетъ состояться въ недалекомъ будущемъ; въ связи съ этимъ дѣломъ Правительство будто бы намѣрено пріобрѣсти, посредствомъ покупки, обмѣна или отчужденія, земли на правомъ берегу рѣки Волги, принадлежащія Форпостинскимъ казакамъ и Архіерейскому дому. Отсюда же можно вывести заключеніе, что направленіе будущей желѣзной дороги будетъ по правому берегу рѣки Волги, или вдоль его, или, вѣроятнѣе всего, перпендикулярно къ Волгѣ на одну изъ станцій Тихорѣцкой вѣтви Владикавказской желѣзной дороги. Въ виду этихъ слуховъ г. Мочаловъ проситъ городскаго голову провѣрить ихъ и если въ нихъ есть хотя доля вѣроятности, то доложить думѣ на тотъ предметъ, чтобы видоизмѣнить ходатайство города въ томъ смыслѣ, чтобы Правительство, отдавая концессію, обязало предпринимателя: устроить пароходъ-ледорѣзъ для перевозки пассажировъ и грузовъ черезъ Волгу и устроить вокзалъ и склады для товаровъ на городской землѣ, которую городъ отведетъ для этой цѣли.—Заявленіе это передано городскимъ головою въ желѣзнодорожную комиссію. («Астрах. Вѣстникъ» 1899 г. 18 февраля № 2951).

CCXLVII.

Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ.

(Слухъ о телеграммѣ изъ С.-Петербурга отъ П. П. Вейнера, въ которой сообщается, что жел. дорога въ близкомъ будущемъ не будетъ проведена въ Астрахань, такъ какъ городъ ходатайствуетъ о лѣвобережномъ направленіи).

Астраханскій биржевой комитетъ, какъ мы слышали, получилъ на дняхъ отъ П. П. Вейнеръ телеграмму изъ Петербурга, въ которой сообщается, что желѣзная дорога въ близкомъ будущемъ не будетъ проведена въ Астрахань, *такъ какъ городъ ходатайствуетъ о лѣвобережномъ направленіи.* Подробности обѣщаны письмомъ. («Астрах. Листокъ» 1899 г. 18 февраля № 39).

CCXLVIII.

Объ Астраханской желѣзной дорогѣ.

(Письмо изъ С.-Петербурга отъ П. П. Вейнера на имя предсѣдателя Астрах. биржеваго комитета по вопросу о проведеніи въ Астрахань желѣзной дороги, и статья «Астраханскаго Листка» по поводу сообщенныхъ въ этомъ письмѣ свѣдѣній).

19-го сего февраля предсѣдателемъ Астраханскаго биржеваго комитета А. М. Солинымъ было получено отъ члена этого комитета Петра Петровича Вейнеръ письмо *по вопросу о проведеніи въ Астрахань желѣзной дороги.*

Въ виду важности сообщенныхъ въ этомъ письмѣ свѣдѣній предсѣдатель биржевого комитета телеграммою 20-го сего февраля просилъ разрѣшенія П. П. Вейнеръ отпечатать письмо въ мѣстныхъ газетахъ, для ознакомленія Астраханцевъ съ настоящимъ положеніемъ вопроса о желѣзной дорогѣ.

Въ отвѣтъ на эту телеграмму г. Вейнеръ отвѣтилъ: «Хотя (письмо) для печати слѣдовало-бы нѣсколько исправить, но (если) находите полезнымъ (его опубликовать), то разрѣшаю съ оговоркою, что письмо не предназначалось къ печатанію. Вейнеръ».

Пользуясь настоящимъ разрѣшеніемъ, предсѣдатель биржевого комитета передалъ намъ полученное имъ отъ П. П. Вейнеръ письмо для напечатанія.

Помѣщаемъ его дословно.

Милостивый Государь,

Алексѣй Михайловичъ!

Получивъ Вашу телеграмму отъ 9 сего февраля, я наконецъ только сегодня получилъ возможность подробно говорить съ г. Максимовымъ, директоромъ департамента желѣзныхъ дорогъ, послѣ чего послалъ Вамъ телеграмму слѣдующаго содержанія:

«Сейчасъ, вслѣдствіе Вашей телеграммы, подробно говорилъ съ «директоромъ департамента желѣзныхъ дорогъ Максимовымъ; желѣз- «ной дороги не будетъ, пока сами Астраханцы будутъ требовать не- «возможное: лѣвымъ берегомъ — неосуществимо. Шлю подробное «письмо».

Дѣло въ томъ, что г. Максимовъ заявилъ мнѣ, что какъ-же министерство финансовъ приступитъ къ этому дѣлу, когда представители города, бывши здѣсь, заявили, что лучше не нужно дороги, чѣмъ вести ее по правому берегу? Если вести ее по лѣвому берегу, то эта дорога по даннымъ, имѣющимся у него, вполнѣ неосуществима, и министерство финансовъ никогда ее поддерживать не будетъ, и онъ не знаетъ даже, когда можетъ наступить время для возбужденія вопроса о постройкѣ ея. Если же Астраханцы придутъ къ соглашенію и будутъ всѣ просить о правомъ берегѣ, то, при дружномъ содѣйствіи всѣхъ, т.-е. и губернатора, и города, и биржевого общества, онъ надѣется, что въ состояніи будетъ поставить дорогу изъ Царицына въ Астрахань по правому берегу—въ первую очередь.

По всему тому, что говорилъ мнѣ г. Максимовъ, видно ясно, что, во-первыхъ, по лѣвому берегу дорога эта не пойдетъ, такъ какъ она и слишкомъ дорога, а слѣдовательно не выдержитъ расходовъ эксплоатаціи, и просто неосуществима, и во вторыхъ, что пока Астраханцы будутъ между собой ссориться и дѣлать отъ имени города заявленія, какъ выше мною сказано, то желѣзную дорогу придется ждать долго! Нужно Вамъ сказать, что г. Максимовъ выразилъ мнѣ свое искреннее сожалѣніе, что Астраханцы сами не берегутъ свои интересы и сами-же задерживаютъ исполненіе этого благого дѣла для края. Вотъ въ какомъ положеніи находится это дѣло. Если-же Вы, многоуважаемый Алексѣй Михайловичъ, приметесь энергично, всѣмъ составомъ биржевого общества, а вѣдь вы-же почти всѣ состоите гласными городской думы, и, придя къ соглашенію, немедленно же возбудите ходатайство, то можно расчитывать, что дѣло устроится скоро Во всякомъ случаѣ и биржевое общество, и городская дума будутъ приглашены къ участію при разсмотрѣніи этого дѣла,—такъ мнѣ ска-

залъ г. Максимовъ,—если-бы оно возбуждалось вновь, при вышесказанныхъ условіяхъ.

Исполнивъ Вашу просьбу и сообщивъ Вамъ подробно то, что я узналъ изъ самаго (такъ сказать) источника, мнѣ остается лишь искренно пожелать, чтобы общая польза, какъ городу Астрахани, такъ и всему этому краю, была бы руководящимъ началомъ въ разрѣшеніи этого вопроса между Астраханцами, и лучше получить меньше, но получить, чѣмъ ожидать и вѣчно ожидать что-то, какъ будто и лучшее. Я-же, какъ и на сей разъ, всегда готовъ помочь какъ собраніемъ нужныхъ Вамъ свѣдѣній, такъ и всѣмъ, чѣмъ только могу быть полезнымъ.

Прося Васъ принять увѣреніе въ совершенномъ моемъ къ Вамъ уваженіи, остаюсь готовый къ услугамъ *П. Вейнеръ*.

13 февраля 1899 года. С.-Петербургъ.

(«Астрах. Листокъ» 1899 г. 23 февраля № 43.— «Астрах. Вѣстникъ» 1899 г. 23 февраля № 2955).

И такъ—предсказанія людей, *понимающихъ* дѣло и стремившихся къ выгодамъ не однихъ владѣльцевъ Астраханскихъ старозавѣтныхъ домовъ, оправдались: лѣвобережная дорога признается *невозможной*. Мало того: лучшій знатокъ желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, директоръ жел.-дорожн. департамента г. Максимовъ опредѣленно сообщилъ, что нельзя даже и сказать,—наступитъ-ли когда нибудь время для постройки *этой* фантастической дороги?..

Что же, неужели Астрахань, подъ давленіемъ нѣсколькихъ обладателей разваливающихся хороминъ, подъ давленіемъ людей, боящихся наплыва строительныхъ капиталовъ, должна оставаться безъ желѣзной дороги? Неужели, въ самомъ дѣлѣ, не хватитъ силъ для защиты своихъ интересовъ у представителей того огромнаго большинства здѣшняго населенія, которое на своей кожѣ испытало въ эту зиму всѣ прелести полугодичнаго отчужденія отъ Божьяго міра? Весь городъ и вся наша рыболовная область страдаетъ и раззоряется отъ бездорожья, задыхается отъ него и бьется какъ муха, попавшая въ закупоренную бутылку. И чего ради все это? Кто стоитъ за несчастное лѣвобережное направленіе? Люди, которымъ желѣзная дорога не нужна. Эти люди прямо говорятъ: дайте намъ лѣвую, или никакой. Лѣвую имъ дать нельзя,— «значитъ, намъ никакая не нужна»,—объявляютъ они. *Имъ* не нужна, это вѣрно, но этихъ *ихъ* всего 30—40 человѣкъ, а остальнымъ сотнямъ тысячъ людей она нужна.

* *
*

За что ни схватишься,—во всемъ чувствуется давленіе нашего бездорожья. Смѣшно говорить, а нельзя не сказать, что въ Астрахани, вслѣдствіе безпутицы, мясо бываетъ *дороже Петербургскаго,*—это въ главномъ-то городѣ цѣлаго скотоводческаго района, изъ котораго множество мясного скота вывозится въ Москву и Петербургъ! Для владѣльцевъ десятковъ разрушающихся руинъ заплатить лишнихъ 5—10 копеекъ за фунтъ мяса, конечно, пустякъ, но каково всѣмъ тѣмъ трудящимся людямъ, которыхъ ежедневный бюджетъ весь измѣряется какимъ-нибудь рублемъ или гривенниками? И не одно мясо, а всѣ вообще предметы первой необходимости возмутительно дороги у насъ и рѣзко колеблются въ цѣнахъ: мы платимъ по 35—40 копеекъ за десятокъ тухлыхъ яицъ, по 70 копеекъ за полудохлую курицу, 2 рубля за гуся. Мы переплачиваемъ рѣшительно на всѣхъ товарахъ, начиная съ какихъ-нибудь нитокъ—иголокъ и оканчивая разнаго рода снѣдью. Мы переплачиваемъ потому, что наши торговцы вынуждены или запасать товаръ громадными массами (болѣе чѣмъ полугодовую пропорцію), слѣдовательно, затрачивать болѣе крупный капиталъ, или доставлять товары зимнимъ дорогимъ и часто рискованнымъ путемъ, возлагая на потребителей оплату дорогой доставки и всѣхъ убытковъ отъ неудобствъ пути. Спрашивается: чего-же ради населеніе несетъ эту необъятную контрибуцію? Какъ будто насъ завоевали непріятели и обложили ежегодной данью. И мы, дѣйствительно, завоеваны непріятелями,—нашими внутренними непріятелями. Мы платимъ имъ дань. Но дань эта—позорная дань, платимая нами за чужіе грѣхи, за невѣжество и своекорыстіе нѣсколькихъ человѣкъ, которымъ выгодно, чтобы городъ не развивался и не улучшался. Да, они боятся этого улучшенія, какъ все худшее боится лучшаго, какъ боится плохой торговецъ хорошаго и ловкаго, лѣнивый работникъ—энергичнаго и т. д., и т. д. Однако, надо-же сбросить это иго неудобоносимое, освободиться отъ раззорительной опеки людей, просто водящихъ за носъ довѣрчиваго обывателя...

Пора, наконецъ, соединиться всѣмъ благомыслящимъ элементамъ города. Вѣдь, и въ нашей думѣ далеко не всѣ искренно держатся за фантастическій проектъ лѣвобережниковъ; многіе думцы просто стѣснялись до сихъ поръ высказать свое мнѣніе и, когда обсуждается желѣзнодорожный вопросъ,—молчатъ: пусть, молъ, какъ хотятъ,—такъ и дѣлаютъ. Но долѣе терпѣть этого нельзя. Пришло время положить конецъ этому вопіющему, нигдѣ, кромѣ Астрахани, неслыханному и невиданному безобразію... («Астрах. Листокъ» 1899 г. 24 февраля № 44).

Струна.

CCXLIX.

Какъ можетъ разрѣшиться желѣзнодорожный вопросъ?

(Въ виду свѣдѣній, сообщенныхъ П. П. Вейнеромъ, авторъ предлагаетъ ходатайствовать о томъ, 1) чтобы дорога проведена была по правому берегу, но съ главной станціей и вокзаломъ въ Астрахани и удобною переправою черезъ Волгу, и 2) чтобы дорогу строила сама казна, а если это невозможно, то чтобы въ проектъ дороги во всякомъ случаѣ включены были вышеуказанныя условія).

Послѣ разъясненій, полученныхъ г-мъ Вейнеръ и болѣе не оставляющихъ сомнѣнія въ томъ, что Правительство не намѣрено удовлетворить затѣю лѣвобережниковъ, можно каждому трезво взглянуть на положеніе, занимаемое городомъ въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ. Оно точно такое-же, какое занималъ посадъ Дубовка, когда возникъ вопросъ о Волго-Донской жел. дорогѣ. Извѣстно, что въ свое время Дубовка, *въ лицѣ своего городского общества,* тоже ходатайствовала какъ разъ о томъ-же самомъ, о чемъ заявили въ Петербургѣ отъ имени нашего города наши думскіе депутаты, а именно,—чтобы на Дубовку жел. дорогу не проводили. Въ результатѣ такого ходатайства получилось быстрое и непоправимое паденіе Дубовки: при разрѣшеніи желѣзнодорожныхъ вопросовъ Дубовку *перестали принимать въ разсчетъ,* и этотъ, всего 30 лѣтъ назадъ богатѣйшій, пунктъ нынѣ спустился до полной нищеты и раззоренія. Теперь этотъ городишко усиленно хлопочетъ о проведеніи къ нему хоть какой-нибуть дороги, но хлопоты его безуспѣшны: ради самой Дубовки жел. дорогу строить никто не хочетъ,—а на какую-нибудь проходную линію Дубовка никакъ не можетъ угодить.

Наши городскіе депутаты тоже заявили компетентнымъ властямъ, что Астрахани жел. дорога *не нужна* (если не дадутъ лѣвобережной, постройка которой *невозможна*). Отсюда въ высшихъ финансовыхъ сферахъ долженъ сложиться такой взглядъ, что при разсмотрѣніи желѣзнодорожныхъ проектовъ болѣе не придется принимать въ соображеніе выгодъ или невыгодъ Астрахани, какъ торговопромышленнаго пункта. Предвидѣть будущихъ желѣзнодорожныхъ линій вѣдь невозможно; легко можетъ случиться, что придется проводить какую-нибудь стороннюю дорогу такимъ образомъ, что она отниметъ у Астрахани часть грузовъ,—тогда ужъ никакія ходатайства Астраханцевъ не воспрепятствуютъ проведенію вредной для здѣшней торговли линіи. Отвѣтъ Астраханцамъ будетъ данъ простой: «Вы могли еще хотѣть или не хотѣть проведенія дороги на самую Астрахань, но провести стороною

дорогу мимо Астрахани или на-перерѣзъ идущимъ въ нее или изъ нея грузамъ вы не можете». И не нужно быть пророкомъ, чтобы предсказать судьбу Астрахани: въ недалекомъ будущемъ она будетъ обобрана; ее уже началъ недавно обирать Петровскъ (и давно обираетъ Царицынъ); найдутся и другіе конкуренты, если мы не заручимся своей дорогой.

Таково некрасивое будущее. Мы обязаны его избѣгнуть.

Неоднократно въ нашей газетѣ указывался лучшій способъ разрѣшенія желѣзнодорожнаго вопроса, устраняющій всѣ опасенія вреда для города отъ перехода торговли на ту сторону. Мы предлагали ходатайствовать:—во 1-хъ, о томъ, чтобы дорога проведена была по правому берегу, *но съ главной станціей и вокзаломъ въ Астрахани*, для чего черезъ Волгу можетъ быть устроена или паровая переправа (въ родѣ Саратовской), или мостъ, способный легко пропускать суда, и во 2-хъ, чтобы дорогу строила сама казна, а если это невозможно, то чтобы въ проектъ дороги во всякомъ случаѣ включены были главная станція въ городѣ и переправа. При такихъ условіяхъ исчезнутъ даже всѣ фантастическія опасенія такъ называемаго «перехода Астрахани на Форпость», перехода, рисуемаго лѣвобережниками въ качествѣ «металла и жупела», устрашающихъ нѣкоторыхъ Астраханскихъ обывателей.

Какъ-бы то ни было, всякимъ спорамъ о направленіи теперь положенъ рѣшительный конецъ, и неосуществимость думскаго желанія совершенно доказана. Допуская, что наши думцы дѣйствовали вполнѣ искренно, что они защищали не личные интересы, а интересы города (какъ ихъ понимали), нужно же преклониться передъ фактомъ и придти къ какому-нибудь соглашенію! Думцы сдѣлали, что могли, и ничто не мѣшаетъ имъ теперь со спокойной совѣстью принять новое рѣшеніе, предсказываемое измѣнившимися обстоятельствами.

Наконецъ, мы не сомнѣваемся, что если биржевое общество вплотную примется за дѣло, то дорогу дадутъ и вопреки желанію думы, но съ тою разницей, что главная станція очутится тогда не въ самомъ городѣ, а *гдѣ-нибудь на Солянкѣ*. Вотъ тогда Астраханцы испробуютъ послѣдствія своего необдуманнаго упрямства. («Астрах. Листокъ» 1899 г. 25 февраля № 45).

CCL.

Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ.

(Отношеніе Астрах. биржеваго комитета на имя городскаго головы съ просьбою предложить городской думѣ обсудить письмо г. Вейнера и выясненныя въ немъ обстоятельства, дабы придти къ соглашенію съ биржевымъ комитетомъ о возбужденіи передъ Правительствомъ ходатайства о скорѣйшемъ проведеніи Астрах. жел. дороги по правому берегу р. Волги).

Предсѣдатель биржеваго комитета А. М. Солинъ обратился къ городскому головѣ съ отношеніемъ, что биржевой комитетъ 23 февраля обсуждалъ положеніе вопроса о соединеніи желѣзнодорожнымъ путемъ г. Астрахани съ общею сѣтью Имперіи. Поводомъ къ обсужденію вопроса послужило извѣстное письмо П. П. Вейнера. Принявъ во вниманіе свѣдѣнія, сообщаемыя г. Вейнеромъ, и имѣя въ виду, что настоящая зима нанесла торгово-промышленному населенію города и уѣздовъ громадные убытки, сокративъ движеніе между Царицыномъ и Астраханью до чрезвычайныхъ размѣровъ (были случаи, когда товары шли изъ Астрахани до Царицына 25 дней и оказывались испорченными), биржевой комитетъ, на основаніи § 32 устава, предписывающаго входить въ соглашеніе съ городскимъ управленіемъ о дѣлахъ общаго интереса, рѣшилъ просить думу обсудить письмо г. Вейнера и выясненныя въ немъ обстоятельства, дабы придти къ соглашенію съ биржевымъ комитетомъ о возбужденіи передъ Правительствомъ ходатайства о скорѣйшемъ сооруженіи желѣзной дороги къ Астрахани по правому берегу. («Астрах. Вѣстникъ» 1899 г. 25 февраля № 2957).

CCLI.

Къ желѣзнодорожному вопросу.

(Телеграмма И. Е. Ададурова о томъ, что порядокъ разсмотрѣнія дѣлъ о новыхъ дорогахъ остается неизмѣннымъ, что результатъ возможныхъ постановленій разсматривающей эти дѣла особой комиссіи, а тѣмъ болѣе высшихъ учрежденій, не можетъ быть ни кѣмъ предсказанъ и что Ряз.-Уральское об-во относится къ Астрах. желѣзнодорожному дѣлу совершенно такъ-же, какъ прежде).

Въ «Астрах. Вѣстникѣ» было напечатано письмо г. Вейнера, въ коемъ онъ извѣщаетъ, что г. директоръ департамента желѣзныхъ до-

рогъ г. Максимовъ, при личномъ свиданіи съ г. Вейнеромъ, объявилъ ему, что никакой дороги не будетъ разрѣшено для Астраханцевъ, если они будутъ настаивать на невозможномъ направленіи дороги, т. е. по лѣвому берегу.

Вслѣдствіе напечатанія письма г. Вейнера я телеграфировалъ предсѣдателю правленія об-ва Ряз.-Уральской желѣзной дороги, чтобы узнать,—дѣйствительно-ли предрѣшенъ вопросъ о направленіи дороги? И. Е. Ададуровъ прислалъ мнѣ нижеслѣдующую телеграмму:

«Какъ въ прошломъ году, такъ и нынѣ, *порядокъ* разсмотрѣнія дѣлъ о новыхъ дорогахъ *остается неизмѣннымъ*. Дѣла эти прежде всего разсматриваются въ особой комиссіи съ участіемъ представителей всѣхъ вѣдомствъ. Мнѣніе этой комиссіи съ заключеніями министровъ поступаетъ на разсмотрѣніе высшихъ учрежденій. Поэтому *результатъ возможныхъ постановленій комиссіи, а не только высшихъ учрежденій, не можетъ быть никѣмъ нынѣ предсказанъ*. Все или въ значительной степени будетъ зависѣть оттого, *насколько Астраханцы сгруппируются сплотятся* для общаго дѣла защиты своихъ близкихъ интересовъ, совпадающихъ съ интересами края. Наше общество къ этому дѣлу относится *совершенно такъ-же, какъ прежде, и повторило* вчера вновь свои по сему дѣлу ходатайства.

Ададуровъ.

Дѣло объ Астраханской дорогѣ назначено къ разсмотрѣнію въ комиссіи на 18 марта настоящаго года. («Астрах. Вѣстникъ» 1899 г. 5 марта № 2962).

Е. Бернардъ.

CCLII.

Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ.

(Телеграмма директора желѣзнодорожнаго департамента В. В. Максимова о назначеніи засѣданія особой комиссіи по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ на 18 марта 1899 г.; назначеніе по этому поводу чрезвычайнаго собранія Астрах. город. думы на 5 марта 1899 г.; статья «Астрах. Листка» съ напоминаніемъ гласнымъ думы прежнихъ соображеній и предложеній этой газеты по Астрах. желѣзнодорожному вопросу).

Отъ директора желѣзнодорожнаго департамента г. Максимова получена городскимъ головою телеграмма о томъ, что засѣданіе особой комиссіи по вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ назначено на 18 марта, въ 2 часа дня, и что желательно участіе въ комиссіи городскаго головы или командированнаго думою лица. По этому поводу

сегодня, 5-го марта, въ 7 час. веч., назначено чрезвычайное собраніе думы. («Астрах Вѣстникъ» 1899 г. 5 марта № 2962).

Вчера на имя Астраханскаго городскаго головы отъ директора желѣзнодорожнаго департамента г. Максимова послѣдовала телеграмма слѣдующаго содержанія:

„18 марта въ два часа состоится засѣданіе при департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ для разсмотрѣнія вопроса о соединеніи Астрахани съ желѣзнодорожною сѣтью Имперіи. Желательно участіе Ваше или командированнаго Вами лица“.

Вслѣдствіе этой телеграммы вчера-же городской голова разослалъ гласнымъ повѣстку о назначеніи на сегодняшнее число экстреннаго собранія городской думы для обсужденія вопроса о назначеніи городского депутата въ вышеозначенную комиссію.

Такимъ образомъ мы находимся наканунѣ разрѣшенія столь много волновавшаго мѣстное общество желѣзнодорожнаго вопроса и можетъ быть даже — наканунѣ начала работъ по прекращенію нашего ужаснаго зимняго бездорожья.

Иниціатива ускоренія этого вопроса идетъ со стороны самого Правительства, взглядъ представителей котораго по вопросу о направленіи намъ теперь съ точностью извѣстенъ.

Намъ хотѣлось-бы въ эту важную минуту напомнить городскимъ общественнымъ представителямъ тѣ соображенія, которыя неоднократно высказаны были въ нашей газетѣ относительно наивыгоднѣйшей постановки желѣзнодорожнаго вопроса. Примутъ ли наши «отцы города» эти соображенія къ свѣдѣнію, или нѣтъ—это ихъ дѣло, но мы, исполняя свой долгъ передъ краемъ и мѣстнымъ обществомъ, снова и снова предостерегаемъ отъ страшной ошибки, въ которую можетъ впасть городское общество, если оно будетъ совершенно и безусловно открещиваться отъ всякой дороги, кромѣ лѣвобережной. Теперь нельзя шутить такими вещами, нельзя говорить, какъ говорили городскіе депутаты: «дайте намъ лѣвобережную,—или не надо никакой», – нельзя говорить такъ потому, что тогда можетъ случиться то нехорошее, отъ чего мы предостерегали: *дорогу могутъ окончить на Солянкѣ*. Разъ Астраханскіе городскіе депутаты будутъ отрекаться вовсе отъ дороги, то послѣдняя выстроена будетъ не ради нуждъ города, а ради только нуждъ транзитныхъ и торговыхъ, а для этихъ цѣлей незачѣмъ дорогу вести на Форпостъ, устраивать поѣздную переправу черезъ Волгу и строить главную станцію и вокзалъ въ самомъ городѣ, — торговля и транзитъ могутъ свободно обойтись безо всего этого,—они удовлетво-

рятся и Солянкой. Вотъ тогда можно опасаться существенныхъ потерь и для города.

Чтобы избѣжать этихъ потерь и удовлетворить всѣмъ интересамъ, имѣется только одно средство: просить Правительство о томъ, чтобы оно, въ случаѣ признанія лѣвобережной дороги неосуществимой, обязательно ввело бы въ проектъ правобережной дороги слѣдующіе три пункта, обезпечивающіе интересы г. Астрахани:

1) доведеніе желѣзнодорожнаго пути до Форпоста, 2) устройство черезъ Волгу въ городъ постоянной переправы поѣздовъ черезъ мостъ или пароходъ, и 3) устройство главной станціи и вокзала на городской сторонѣ.

Весьма полезно было-бы еще ходатайствовать *о постройкѣ дороги средствами казны,* дабы не сдавать ее частнымъ обществамъ, въ виду того, что Правительство вѣрнѣе и лучше выполнитъ всѣ вышеуказанныя полезныя для нашего города условія, общества-же склонны такія условія подъ разными предлогами нарушать.

Пока еще не составлены проекты Астраханской дороги, предлагаемыя нами условія могутъ быть приняты, впослѣдствіи-же осуществленіе ихъ или вовсе не будетъ достигнуто, или-же за нихъ потребуютъ отъ города милліонныхъ жертвъ, произвести которыя онъ не будетъ въ состояніи. («Астрах. Листокъ» 1899 г. 5 марта № 50).

CCLIII.

Постановленіе чрезвычайнаго собранія Астраханской городской думы 5 марта 1899 года.

(Объ уполномоченіи городскаго головы И. Н. Плотникова и гласнаго думы Д. Н. Сергѣева принять участіе въ предстоящемъ совѣщаніи при министерствѣ финансовъ, при чемъ ходатайствовать объ удовлетвореніи прежнихъ просьбъ города о проведеніи жел. дороги на Астрахань по лѣвому берегу Волги).

Во вчерашнемъ чрезвычайномъ собраніи думы, созывавшемся для разсмотрѣнія новаго матеріала по желѣзнодорожному вопросу, были доложены (извѣстныя уже читателямъ): 1) телеграмма директора департамента желѣзныхъ дорогъ, 2) отношеніе Астраханскаго биржеваго комитета, 3) заявленіе гласнаго М. И. Мочалова и 4) заключеніе городской желѣзнодорожной комиссіи, высказавшейся за подтвержденіе прежняго ходатайства думы о проведеніи дороги по лѣвому берегу. Дума, послѣ очень оживленныхъ преній, постановила уполномо-

чить городскаго голову И. Н. Плотникова и гласнаго Д. Н. Сергѣева принять участіе въ предстоящемъ 18 марта совѣщаніи при министерствѣ, ходатайствуя объ удовлетвореніи возбужденныхъ раньше городомъ просьбъ *о проведеніи желѣзной дороги на Астрахань по лѣвому берегу* съ вокзаломъ въ городской чертѣ,—какъ линіи, наиболѣе отвѣчающей торгово-промышленнымъ потребностямъ не только Астрахани, но и всего мѣстнаго края (къ этому сводится резюмэ мнѣній, высказанныхъ въ думѣ и ею одобренныхъ). Подробности засѣданія сообщимъ завтра. («Астрах. Вѣстникъ» 1899 г. 6 марта № 2963.— Сн. «Астрах. Листокъ» 1899 г. 6 марта № 51).

CCLIV.

Отголоски.

(По поводу телеграммы предсѣдателя правленія Ряз.-Уральскаго общества И. Е. Ададурова, помѣщенной выше подъ № CCLI.)

Когда я пишу эти строки, рѣшеніе думы по желѣзнодорожному вопросу еще не послѣдовало, и я еще не знаю, что возьметъ верхъ: очевидный здравый смыслъ, или одностороннія давленія? Но я прочиталъ телеграмму, опубликованную повѣреннымъ Ряз.-Уральскаго об-ва г. Бернардомъ въ «Астрах. Вѣстникѣ», и... пожалъ плечами. Г. Ададуровъ, предсѣдатель правленія этого об-ва, свою телеграмму на имя г. Бернарда прислалъ по поводу извѣстнаго письма П. П. Вейнера, категорически удостовѣрившаго неблагопріятный для лѣвобережнаго направленія взглядъ министерства финансовъ. Г. Ададуровъ дипломатично не оспариваетъ вѣрности сообщенія г. Вейнера, а только говоритъ о порядкѣ обсужденія желѣзнодорожныхъ вопросовъ: вопросъ о направленіи будетъ-де разсматриваться въ комиссіи, рѣшенія которой никто предсказать-де не можетъ. Справедливыя рѣчи! Дѣйствительно, рѣшенія комиссіи предсказать нельзя, но можно предсказать то, что болѣе важно, а именно: если-бы это рѣшеніе кому-либо и къ чему-либо удалось склонить на лѣвую сторону, то... оно не приведется въ исполненіе по весьма простой причинѣ: *министерство финансовъ на эту дорогу денегъ не дастъ!* Тогда дороги у насъ не будетъ. Само собою понятно, что Ряз.-Ур. об-ву Астраханско-Царицынская дорога не выгодна и не нужна,— напротивъ, она оттянетъ нѣкоторые грузы у предпріятій, связанныхъ съ Ряз.-Ур. об-вомъ, поэтому об-ву выгоднѣе совсѣмъ затормозить постройку Астраханской

дороги, оставить Астрахань вовсе безъ дороги, чѣмъ допускать правобережную... Въ этомъ разсчетѣ—вся суть дѣйствій рязано-уральцевъ, и, какъ мы знаемъ, разсчетъ этотъ до сихъ поръ очень удавался: Астраханцы, ведомые Ряз.-Ур. об-вомъ на поводу, такъ прямехонько и шли въ лѣвобережную западню. Изъ вчерашней телеграммы, оглашенной г. Бернардомъ на столбцахъ «Вѣстника»,—какъ говорится—наружу лѣзетъ страхъ за судьбу лѣвобережнаго проекта.

Итакъ—рѣшеніе думы мнѣ еще не извѣстно, но вотъ что я вѣрно знаю: громадное большинство тѣхъ обывателей, съ которыми мнѣ удавалось толковать о дорогѣ, въ одинъ голосъ говорятъ: неужели и послѣ разъясненій г. Вейнера люди, которымъ ввѣрены интересы города, поведутъ желѣзнодорожныя ходатайства такъ, что въ результатѣ получится отказъ въ дорогѣ? Чтобы получить отвѣтъ на этотъ вопросъ—приглашаю читателей заглянуть въ «Лѣтопись» сегодняшняго №-ра «Листка»: тамъ постановленіе вчерашняго собранія думы сообщено. («Астрах. Листокъ» 1899 г. 6 марта № 51).

Струна.

CCLV.

Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» о чрезвычайномъ собраніи Астрах. городской думы 5 марта 1899 года.

Въ чрезвычайномъ собраніи думы 5 марта, созванномъ для обсужденія вопроса о проведеніи желѣзной дороги на Астрахань, доложены были:

1) *отношеніе мѣстнаго биржеваго комитета* слѣдующаго содержанія: «Биржевой комитетъ въ засѣданіи 23 февраля обсуждалъ положеніе вопроса о соединеніи желѣзнодорожнымъ путемъ г. Астрахани съ общей сѣтью желѣзныхъ дорогъ Имперіи. Поводомъ къ обсужденію послужило письмо члена биржевого общества, д. с. с. П. П. Вейнеръ, подробно характеризующее положеніе вопроса о желѣзной дорогѣ къ Астрахани. Изъ письма видно, что настаивать далѣе на проведеніе дороги по лѣвому берегу р. Волги значитъ требовать, по мнѣнію директора департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, невозможнаго; дорога по лѣвобережному направленію, по имѣющимся въ рукахъ Правительства даннымъ, неосуществима, не оправдаетъ расходовъ по эксплоатаціи, и министерство финансовъ никогда не будетъ поддерживать этого направленія. Напротивъ, при единодушномъ хо-

датайствѣ города, биржи и г. губернатора о проведеніи дороги по правому берегу, обсужденіе вопроса о времени сооруженія дороги будетъ поставлено въ первую очередь. Слѣдовательно, отъ насъ, представителей городского и торгово-промышленнаго населенія края, зависитъ имѣть желѣзную дорогу въ ближайшемъ-же будущемъ или оставаться безъ нея на неопредѣленно-продолжительное время. Настоящая зима нанесла торгово-промышленному населенію города и уѣздовъ громадные убытки, сокративъ движеніе товаровъ между Царицынomъ и Астраханью до чрезвычайныхъ размѣровъ; были случаи, когда товаръ изъ Астрахани въ Царицынъ приходилъ на 25 сутки и оказывался негоднымъ для продажи. Никакая торговля не въ состояніи далѣе выдерживать такого положенія, и биржевой комитетъ, обязанный, на основаніи § 32 устава Астраханской биржи, «во всѣхъ случаяхъ, когда предметъ дѣла касается общественныхъ городскихъ учрежденій или соприкосновененъ съ интересами и дѣлами городскими, входить въ соглашеніе съ подлежащими общественными учрежденіями и въ случаѣ разногласія представлять дѣло г. губернатору», покорнѣйше проситъ предложить вниманію городской думы, въ одно изъ ближайшихъ засѣданій ея, препровождаемое при семъ въ копіи письмо г. Вейнеръ на тотъ предметъ: не признаетъ-ли городская дума, въ виду выясненныхъ въ письмѣ обстоятельствъ по желѣзнодорожному вопросу, придти къ соглашенію съ биржевымъ комитетомъ о возбужденіи передъ Правительствомъ ходатайства о скорѣйшемъ сооруженіи желѣзной дороги къ Астрахани по правому берегу р. Волги».

2) Заявленіе гласнаго думы г. Мочалова: «По циркулирующимъ въ городѣ слухамъ, вопросъ о постройкѣ желѣзной дороги въ Астрахани поставленъ Правительствомъ на первую очередь, и разрѣшеніе его можетъ состояться въ недалекомъ будущемъ; въ связи съ этимъ вопросомъ, по слухамъ, Правительство намѣрено пріобрѣсти, посредствомъ покупки, обмѣна или отчужденія земли на правомъ берегу р. Волги, принадлежащія Атаманской казачьей станицѣ и Архіерейской экономіи, изъ чего ясно, что направленіе будущей желѣзной дороги будетъ по правому берегу р. Волги—или вдоль его, или, что вѣроятнѣй, перпендикулярно къ Волгѣ на одну изъ станціи Тихорѣцкой вѣтви закавказской (?) желѣзной дороги. На основаніи изложеннаго прошу Васъ, милостивый государь, на сколько возможно въ скорѣйшемъ времени провѣрить означенные слухи, такъ какъ они близко касаются интересовъ г. Астрахани, и если въ нихъ есть хотя доля вѣроятности, то я просилъ-бы Васъ мое настоящее заявленіе доложить Астраханской думѣ въ одномъ изъ ближайшихъ ея засѣданій, и мнѣ думается, что думѣ было бы полезнѣй, при условіи проведенія желѣзной дороги правымъ берегомъ, видоизмѣнить свое ходатайство предъ

Правительствомъ въ томъ смыслѣ, чтобы Правительство, отдавая концессію постройки дороги, обязало предпринимателя: 1) устроить пароходъ-ледорѣзъ и достаточныхъ размѣровъ баржу для перевозки черезъ р. Волгу какъ пассажировъ, такъ и грузовъ въ г. Астрахань и 2) построить вокзалъ и склады для товаровъ на городской землѣ, спеціально для этой цѣли имѣемой быть отведенной городомъ. Астрахань, 1899 года февраля 15 дня».

3) *Заключеніе думской комиссіи* по вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ: «Комиссія, обсудивъ данный вопросъ, пришла къ заключенію, что въ настоящій моментъ нѣтъ никакихъ новыхъ положительныхъ данныхъ къ измѣненію прежняго рѣшенія города въ его ходатайствѣ о проведеніи желѣзной дороги на городъ Астрахань по лѣвому берегу р. Волги съ конечнымъ пунктомъ и устройствомъ вокзала въ самой Астрахани, тѣмъ болѣе еще и потому, что вопросъ о проведеніи желѣзной дороги на г. Астрахань назначенъ къ обсужденію на 18 марта въ комиссіи при департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, къ участію въ каковой комиссіи будутъ приглашены депутаты отъ города. А потому комиссія постановила доложить городской думѣ въ возможно ближайшемъ времени, какъ объ избраніи представителя отъ города въ засѣданіи назначенной на 18-е сего марта комиссіи при департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, такъ и о томъ, что, по мнѣнію комиссіи, не слѣдуетъ измѣнять въ чемъ либо ходатайство города о проведеніи желѣзной дороги на Астрахань по лѣвому берегу рѣки Волги, такъ какъ Правительствомъ въ настоящее время поставленъ на обсужденіе лишь общій вопросъ о проведеніи на Астрахань желѣзной дороги и результатъ возможнаго постановленія вышеназванной комиссіи, а тѣмъ болѣе высшихъ правительственныхъ учрежденій, въ которыхъ будетъ также разсматриваться этотъ вопросъ, не можетъ быть нынѣ кѣмъ-либо предрѣшенъ, общество-же Ряз.-Уральской жел. дороги, съ своей стороны, относится къ вопросу о проведеніи дороги на Астрахань совершенно такъ же, какъ и прежде, и вновь повторило свое прежнее ходатайство предъ Правительствомъ».

4) Извѣстная уже читателямъ телеграмма директора желѣзнодорожнаго департамента д. с. с. Максимова.

По выслушаніи всего этого, дума, какъ мы уже сообщили, рѣшила просить городского голову ѣхать въ Петербургъ—присутствовать на предстоящемъ засѣданіи при департаментѣ желѣзнодорожныхъ дѣлъ для разсмотрѣнія вопроса о соединеніи Астрахани съ желѣзнодорожною сѣтью Имперіи.

Пренія на думскомъ засѣданіи открыты были предложеніемъ *И. Г. Сергѣева* остаться при прежнемъ ходатайствѣ о проведеніи желѣз-

ной дороги по лѣвому берегу р. Волги. При этомъ г. Сергѣевъ замѣтилъ, что всѣ свѣдѣнія, доложенныя думѣ, исходятъ изъ частныхъ источниковъ и опровергаются доложенною-же телеграммою г. Максимова. Въ письмѣ г. Вейнера г. Сергѣевъ усматриваетъ явное противорѣчіе, на которое почему-то биржевой комитетъ не обратилъ вниманія. По мнѣнію г. Сергѣева, если бы правобережная желѣзная дорога имѣла такое важное общегосударственное значеніе, какъ говоритъ въ своемъ письмѣ г. Вейнеръ, то Правительство и не подумало-бы спрашивать мнѣніе города о направленіи дороги. На сообщаемый г. Вейнеромъ разговоръ его съ г. Максимовымъ, онъ, г. Сергѣевъ, смотритъ какъ на разговоръ частный, неимѣющій никакого значенія. Г. Максимовъ всегда былъ противъ ходатайства думы о лѣвобережной дорогѣ. Но, по мнѣнію г. Сергѣева, мнѣніе директора департамента не имѣетъ рѣшающаго значенія. Письмо г. Вейнера, какъ неимѣющее оффиціальнаго значенія, по мнѣнію г. Сергѣева, не стоило и докладывать, а тѣмъ болѣе созывать изъ за него собраніе. Теперь г. Максимовъ приглашаетъ представителя отъ города, и мы уполномочиваемъ городского голову ѣхать съ тѣмъ, чтобы онъ отстаивалъ наше ходатайство о лѣвобережномъ направленіи дороги.

А. М. Солинъ, предсѣдатель биржевого комитета, возразилъ г. Сергѣеву, что г. Вейнеръ прислалъ письмо въ отвѣтъ на просьбу комитета узнать и сообщить, —не стоитъ-ли Астраханская желѣзная дорога на первой очереди, такъ какъ ходятъ слухи о покупкѣ подъ дорогу земель, принадлежащихъ Архіерейской экономіи и казакамъ Атаманской станицы. Биржевой комитетъ еще не принялъ никакого окончательнаго рѣшенія и только, доводя обо всемъ до свѣдѣнія думы, проситъ ее, не найдетъ-ли она возможнымъ обсудить вопросъ всесторонне. Вопросъ о желѣзной дорогѣ, судя по всему, можетъ затормозиться, и мы на неопредѣленное время можемъ остаться безъ дороги. А дорога намъ необходима, чему лучшимъ доказательствомъ служитъ зима текущаго года, когда, благодаря распутицѣ, товары, пробывъ въ дорогѣ около 25 дней, приходили къ мѣсту назначенія окончательно испортившимися. Правительство само заботится о соединеніи Астрахани рельсовымъ путемъ, но лѣвобережную дорогу оно считаетъ неосуществимою. Если даже допустить, что проведутъ дорогу по лѣвому берегу, но при этомъ не дадутъ моста чрезъ Болду, то городъ отъ этого ничего не выиграетъ. Въ виду всего этого, по мнѣнію г. Солина, лучше присоединиться къ ходатайству о правобережной желѣзной дорогѣ, возбудивъ въ то же время ходатайство о постройкѣ моста черезъ Волгу или устройствѣ переправы, а также о томъ, чтобы вокзалъ былъ на городской землѣ. Если откажутъ въ мостѣ черезъ Волгу, то и чрезъ Болду его не дадутъ, и не все ли равно городу, гдѣ

будетъ вокзалъ: за Болдою или противъ рѣки Царева? Такимъ образомъ если лѣвобережная дорога дѣйствительно признается Правительствомъ неосуществимою, то, по мнѣнію г. Солина, необходимо ходатайствовать о правобережной, но во всякомъ случаѣ нужно, чтобы дорога была. Настаивая-же исключительно на лѣвобережной дорогѣ, городъ можетъ прогадать, такъ какъ безъ ходатайства города правобережную дорогу могутъ не довести до Астрахани, устроивъ вокзалъ гдѣ нибудь на Солянкѣ или даже въ Хохлацкомъ.

И. Г. Сергѣевъ. Дума уже единогласно рѣшила ходатайствовать о лѣвобережной дорогѣ, при этомъ рѣшеніи и слѣдуетъ остаться. Въ противномъ случаѣ посылка нами депутата не будетъ имѣть никакого смысла, такъ какъ если правобережная дорога уже предрѣшена, то ее проведутъ и безъ нашего ходатайства о ней.

М. Г. Голубевъ. Если вокзалъ будетъ даже за Болдою, то и тогда городу выгоднѣе имѣть лѣвобережную дорогу: за Болдою земля наша; можно построить деревянный мостъ, городъ соединится.

С. П. Серебряковъ. Что дорога останется за Болдою, этого опасаться не приходится. Общество Ряз.-Уральской желѣзной дороги обязуется соединить именно городъ съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ и дать вокзалъ именно въ городѣ; обмана тутъ быть не можетъ. Далѣе—г. Серебряковъ замѣтилъ, что дума уклоняется отъ вопроса: ее спрашиваютъ, чего городъ желаетъ, а она уже три раза высказалась за лѣвобережную дорогу и должна остаться непоколебимою. Правобережная дорога соединитъ Форпостъ, а не городъ.

Гл. Беззубиковъ. Намъ не нужно указывать направленіе, а просить только о непремѣнномъ проведеніи дороги.

С. П. Серебряковъ. Мы должны настойчиво хлопотать о лѣвобережной, а если дѣйствительно окажется, что она не осуществима, то у насъ будетъ время просить о правобережной.

Гл. Аваковъ. Если въ лѣвобережной дорогѣ намъ откажутъ, то сами капиталисты проведутъ ее по правой сторонѣ и даже не одну а можетъ быть и двѣ; насъ не спросятъ.

А. А. Бекуновъ. Намъ необходима дорога и притомъ какъ можно скорѣе. Если проведутъ дорогу чрезъ 30—40 лѣтъ, то это будетъ равносильно отсутствію дороги. Дума не можетъ не стоять за лѣвобережную дорогу, но если рѣшатъ строить правобережную, то намъ о таковой и слѣдуетъ ходатайствовать. Мнѣніе же, что если не лѣвобережную, то не надо никакой,—не выдерживаетъ критики; намъ необходима дорога.

И. Г. Сергѣевъ. Слухи о томъ, что вопросъ о правобережной дорогѣ уже предрѣшенъ, могутъ быть вымышленными и, быть можетъ, распускаются съ цѣлью заставить думу отказаться отъ принятаго ею

рѣшенія. Наши депутаты должны поддержать прежнее ходатайство. Если департаментъ рѣшитъ въ пользу правобережной дороги, мы должны идти дальше. Вопросъ этотъ въ департаментѣ не можетъ быть рѣшенъ окончательно; онъ будетъ внесенъ въ совѣтъ министровъ. Наконецъ, мы можемъ довести его до Высочайшей Власти. Мы должны твердо стоять за свое ходатайство.

А. М. Солинъ. Такъ говорить хорошо тому, кому дорога не нужна.

Послѣ этого замѣчанія гласные начинаютъ говорить хоромъ, вслѣдствіе чего происходитъ шумъ, и разобрать—кто и что говоритъ —нѣтъ возможности.

Когда общій говоръ немного утихъ, *И. Г. Сергѣевъ* восклицаетъ: мы должны стоять на своемъ! Всѣ эти слухи не имѣютъ никакого значенія. Можетъ быть, это не больше какъ мистификація. Должны стоять на своемъ! Тогда только скажутъ, что мы понимаемъ, что дѣлаемъ.

Раздаются голоса: «баллотировать, баллотировать!» Затѣмъ опять общій говоръ, во время котораго городской голова, замѣтивъ, что онъ считаетъ вопросъ рѣшеннымъ, объявляетъ собраніе закрытымъ.

Публики на этомъ собраніи было такъ много, что многимъ, интересовавшимся исходомъ вопроса, пришлось расположиться въ коридорѣ. («Астрах. Листокъ» 1899 г. 7 марта № 52).

Городская желѣзнодорожная комиссія, разсмотрѣвъ письмо г. Вейнера, отношеніе биржевого комитета и заявленіе гл. Мочалова, нашла, что эти новые матеріалы нисколько не измѣняютъ обстоятельствъ дѣла, еще не рѣшеннаго Правительствомъ,— почему и высказалась за подтвержденіе прежнихъ ходатайствъ города о проведеніи желѣзной дороги на Астрахань по лѣвому берегу Волги.

Пренія открылъ *И. Г. Сергѣевъ.* Присоединившись къ заключенію комиссіи, онъ замѣтилъ, что всѣ, полученныя за послѣднее время, свѣдѣнія—частныя, ни на чемъ неосновавныя, и при томъ совершенно опровергаются телеграммою г. директора департамента желѣзныхъ дорогъ о предстоящемъ 18 марта совѣщаніи.

Городской голова. Совершенно вѣрно: нѣтъ никакой надобности отступаться отъ прежнихъ нашихъ постановленій.

М. Г. Голубевъ. Именно теперь и наступаетъ самый важный и удобный моментъ для того, чтобы заявить о нашихъ потребностяхъ и отстаивать наши интересы.

И. Г. Сергѣевъ. Разъ Правительство окончательно предрѣшило-бы вопросъ въ пользу правобережнаго направленія, то, вѣроятно, и не

стали-бы, какъ теперь, настаивать на отказѣ города отъ лѣвобережнаго; г. Вейнеръ сообщаетъ о частной бесѣдѣ; г. Максимовъ, можетъ быть, и не желалъ ея опубликованія; впрочемъ, онъ не скрывалъ отъ нашихъ депутатовъ, а они не скрывали отъ насъ, что онъ противникъ нашего ходатайства; г. Максимовъ, правда, весьма вліятельное лицо, но онъ не обладаетъ правомъ рѣшающаго голоса, да и заключеніе комиссіи при министерствѣ не окончательное,—дѣло поступитъ еще въ Комитетъ министровъ и въ Государственный Совѣтъ, а затѣмъ повергнется на Высочайшую санкцію; мы имѣемъ еще полную возможность доказывать цѣлесообразность лѣвобережной дороги и выяснять наши нужды,—зачѣмъ-же самимъ лишать себя законныхъ правъ и отмѣнять свое постановленіе? никакихъ основаній для этого не имѣется, такъ какъ оффиціальныхъ свѣдѣній намъ никакихъ не представлено, вѣрить-же частнымъ слухамъ, распускаемымъ, можетъ быть, съ цѣлью ввести насъ въ заблужденіе, и основываться на нихъ—было-бы слишкомъ наивно; дума трижды высказалась уже единогласно за лѣвобережное направленіе, какъ наиболѣе отвѣчающее мѣстнымъ потребностямъ и нуждамъ; мнѣніе это поддерживалось прежнимъ губернаторомъ ген.-лейт. Тевяшовымъ; наше мнѣніе ничѣмъ еще не опровергнуто и Правительствомъ не отклонено; если оно будетъ почему либо отвергнуто Высшей Властью, только тогда можетъ возникнуть рѣчь объ измѣненіи нашихъ ходатайствъ; въ настоящее время намъ слѣдуетъ только просить городского голову и Д. Н. Сергѣева принять участіе въ трудахъ комиссіи при министерствѣ и поддержать наши прежнія ходатайства; для обсужденія-же слуховъ не стоило и собирать думу; не потому-ли и добиваются отказа со стороны города, что безъ его поддержки опасаются не отстоять правобережнаго направленія?

С. Я. Гарганов. Если вопросъ разрѣшится въ пользу правобережной, то лѣвобережная, значитъ, будетъ отклонена на-всегда; можно ходатайствовать о лѣвобережной, но условно—не отказываться отъ правобережной, болѣе осуществимой въ топографическомъ отношеніи.

А. М. Солинъ разсказалъ (извѣстную уже читателямъ) исторію происхожденія и опубликованія письма П. П. Вейнера и продолжалъ: комиссія, можетъ быть, откажетъ въ проведеніи лѣвобережной дороги, тогда намъ долго придется сидѣть безъ желѣзной дороги, а она такъ нужна, такъ необходима намъ въ торгово-промышленныхъ видахъ, безъ нея все для насъ потеряно; гораздо лучше согласиться на правобережную, чѣмъ говорить, какъ наши депутаты: «если не дадите лѣвой, то никакой намъ не нужно»; гг., пора одуматься и обсудить дѣло всесторонне; Правительство само заботится объ интересахъ г. Астрахани, а мы упорствуемъ; лѣвобережная дорога считается въ интересахъ города, но съ тѣмъ, чтобы станція была въ городѣ и имѣлся

мость, а если дорога будетъ за рѣкой, въ городѣ-же не будетъ ни станціи, ни моста, то плохо ему будетъ, толку получится мало; въ комиссію при министерствѣ будутъ приглашены представители всѣхъ вѣдомствъ, Астраханскій губернаторъ, губернскій предводитель дворянства и представитель биржеваго общества,—дѣло выяснится и разрѣшится окончательно,—хлопотать потомъ ужъ поздно будетъ; слѣдуетъ теперьже примкнуть къ правобережной линіи и просить устроить станцію въ чертѣ города; можетъ быть Правительство устроитъ и мостъ, хотя у Григорьевскаго; разъ упустимъ время, и Правительство рѣшитъ само, поздно будетъ выторговывать что-нибудь въ пользу города; желѣзная дорога для торговли и промышленности необходима, вопросъ этотъ назрѣлъ.

М. Г. Голубевъ. Никто моста черезъ Волгу все равно не построитъ, упустимъ время, и дѣло пропало.

С. П. Серебряковъ. А. М — чъ какъ бы опасается, что Рязь.-Уральское общество насъ обманетъ,—опасеніе совершенно неосновательное, нѣтъ никакихъ причинъ сомнѣваться; это—не шутка, а огромное предпріятіе, полезное для города и края; Правительство само будетъ наблюдать за постройкой дороги и не допуститъ обмана, нарушенія нашихъ интересовъ; обсуждать вопросъ съ финансовой и технической стороны не наше дѣло, до насъ не касается,—тамъ имѣются спеціалисты съ болѣе обширными знаніями, чѣмъ у насъ всѣхъ вмѣстѣ взятыхъ, они и разсмотрятъ дѣло всесторонне; говорить безъ нихъ «неосуществимо» нельзя, слишкомъ смѣло; незачѣмъ намъ разсуждать и о стоимости дороги,—денегъ на постройку у насъ не просили и не спросятъ; при лѣвой дорогѣ соединится Форпостъ, а не Астрахань,—это ясно для всякаго, что бы ни говорили; мы высказали свое мнѣніе о направленіи трижды и должны остаться непоколебимы; если дорогу проведутъ на Форпостъ, то лѣтъ черезъ 30 объ Астрахани останется одно лишь воспоминаніе.

И. В. Беззубиковъ. Намъ нужна только дорога, и потому надо ходатайствовать о скорѣйшемъ ея проведеніи, не указывая праваго или лѣваго направленія, чтобы не затянуть дѣла и не напортить.

С. П. Серебряковъ. Если Правительство не утвердитъ лѣвобережной, всегда можемъ присоединиться къ ходатайству о правобережной.

Гл. Аваковъ. Съ лѣвой стороны дороги намъ не дадутъ, а съ правой сдѣлаютъ сами концессіонеры,—и не одну, а двѣ; для насъ имѣетъ огромное значеніе лѣвая сторона, а не правая,—въ торговомъ отношеніи между ними громадная разница.

А. А. Бекуновъ. Не могу согласиться съ постановкою вопроса г. Сергѣевымъ,—нельзя ставить его такъ категорически; вопросъ о дорогѣ возбужденъ нѣсколько лѣтъ тому назадъ и все не попадалъ на

очередь, теперь необходимо воспользоваться случаемъ, не упускать его, не отсрочивать дѣла самимъ; если лѣвую дорогу дадутъ намъ чрезъ 30—40 лѣтъ, то это будетъ равносильно отсутствію дороги; гораздо цѣлесообразнѣе просить о правобережной, если ее проведутъ вскорѣ, но съ условіемъ, чтобы вокзалъ былъ въ Астрахани.

И. Г. Сергѣевъ. Вопросъ о самомъ проведеніи дороги уже рѣшенъ, поднимать его снова неумѣстно; рѣшили мы и вопросъ о направленіи, остается только поддерживать наше постановленіе всѣми законными мѣрами, не смущаясь распускаемыми слухами, не подтверждающимися оффиціально; мало-ли что говорятъ? не измѣнять-же намъ свои постановленія сообразно толкамъ,—въ какомъ-бы мы очутились тогда положеніи? какое довѣріе могло-бы тогда имѣть Правительство къ нашимъ ходатайствамъ? мы дѣйствуемъ въ силу нашего искренняго убѣжденія и должны всячески доказывать его основательность, только тогда намъ повѣрятъ; мало-ли въ чемъ насъ пытаются увѣрить? увѣряли-же, напр., что само Рязанско-Уральское общество хлопочетъ будто-бы о концессіи на правобережный путь; не нужно быть такими наивными—вѣрить всѣмъ и всему; мы должны идти дальше по избранному нами пути, ходатайствовать, доказывать, бить челомъ; только тогда скажутъ, что мы понимаемъ, что дѣлаемъ, поступаемъ по убѣжденію и по долгу присяги; въ противномъ случаѣ нашему мнѣнію никакой цѣны не будетъ, на него не обратятъ вниманія.

А. М. Солинъ. Хорошо говорить тѣмъ, кому дорога не нужна. *(Шумъ).*

Нѣкоторые голоса. Баллотировать... ставьте на баллотировку...

Другіе. Что баллотировать-то?.. вопросъ думою вѣдь давно рѣшенъ... ходатайство подтверждали и при томъ единогласно... *(Шумъ продолжается).*

Нѣкоторые. Слѣдовало-бы пополнить комиссію.

И. Г. Сергѣевъ. Зачѣмъ? Въ телеграммѣ г. директора прямо сказано, что просить пріѣхать городского голову.

Голоса. Д. Н—чъ ужъ уполномоченъ нами, хлопочетъ; надо попросить и его.

Другіе. Конечно... слѣдуетъ...

М. Г. Голубевъ. Телеграмма г. Максимова не исключаетъ командировки на совѣщаніе и гласныхъ, въ качествѣ сотрудниковъ городского головы.

Голоса. Достаточно и двухъ... довольно...

Городской голова. Считаю вопросъ рѣшеннымъ и объявляю собраніе закрытымъ.

Шумъ среди гласныхъ продолжался еще долго. «Шумѣла» и публика, переполнявшая думскій залъ. («Астрах. Вѣстникъ» 1899 г. 7 марта № 2964).

CCXLVI.

Двѣ телеграммы по желѣзнодорожному вопросу.

(Телеграмма отъ В. В. Максимова о перенесеніи засѣданія комиссіи объ Астрах. жел. дорогѣ съ 18 марта на 1 апрѣля 1899 г., и телеграмма отъ Д. Н. Сергѣева о словахъ Министра Финансовъ, что предрѣшеннаго относительно направленія Астрах. ж. дороги въ министерствѣ нѣтъ).

Г. губернаторъ получилъ вчера 6 февраля, вечеромъ, слѣдующую телеграмму отъ директора департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ Максимова: «Засѣданіе комиссіи объ Астраханской дорогѣ переносится на первое апрѣля».

Городскимъ головою получена отъ Д. Н. Сергѣева слѣдующая телеграмма: «Сейчасъ былъ у Министра Финансовъ, который сказалъ, что *предрѣшеннаго относительно направленія Астраханской дороги въ министерствѣ нѣтъ* и вопросъ будетъ подлежать разсмотрѣнію по установленному порядку. *Сергѣевъ*".

Телеграмма эта получена была 5 марта по закрытіи чрезвычайнаго собранія думы, почему и не могла быть ей доложена. («Астрах. Вѣстникъ» 1899 г. 7 марта № 2964.— «Астрах. Листокъ» 1899 г. 7 марта № 52).

CCLVII.

Отголоски.

(По поводу нѣкоторыхъ словъ гласнаго думы И. Г. Сергѣева въ засѣданіи думы 5 марта и телеграммы другого гласнаго думы Д. Н. Сергѣева).

Всѣ врутъ, кромѣ гл. думы И. Г. Сергѣева. Только онъ одинъ всегда стоитъ за правду, только его устами вѣщаетъ истина. Биржевой комитетъ нарочно сговорился съ г. Вейнеромъ, чтобы выдумать, фальсифицировать мнѣніе г. директора ж.-дорожнаго департамента. Биржевой же комитетъ, должно быть, выдумалъ тѣ 30 мостовъ, черезъ которые могла-бы пойдти дорога отъ Сеитовки до Астрахани; онъ-же, должно быть, сочинилъ, что весною въ Волгѣ бываетъ полноводье, которое превращаетъ займище отъ Сеитовки до Астрахани

въ 30-ти верстное плывущее море воды. Тотъ-же биржевой комитетъ выдумалъ, что правая дорога короче, дешевле и выгоднѣе лѣвой для транзита, торговли и промышленности; онъ и г. Вейнеръ все выдумали, съ цѣлію распространенія ложныхъ слуховъ, съ злонамѣренной цѣлью...

* *
*

Эхъ, Астраханцы, Астраханцы! Вотъ ваши общественные дѣятели, вотъ ваши *серьезные* люди,—вотъ они *рѣшители судебъ* вашего города!.. Я въ восторгѣ отъ рѣчи г. Сергѣева въ думѣ, но я желалъ бы знать, между прочимъ, слѣдующее. Г. Вейнеръ, съ точки зрѣнія г. Сергѣева, могъ фальсифицировать Петербургскія свѣдѣнія. Но почему-же склонность къ фальсификаціи онъ усматриваетъ въ свѣдѣніяхъ г. Вейнеръ?.. Д. Н. Сергѣевъ тоже прислалъ свои свѣдѣнія... Чѣмъ-же г. Д. Н. Сергѣевъ достовѣрнѣе П. П. Вейнера? Развѣ тѣмъ, что онъ носитъ одну фамилію съ И. Г. Сергѣевымъ? Такъ этого болѣе чѣмъ недостаточно. Если-же заглянуть въ содержаніе телеграммы г. Сергѣева, то она окажется до смѣшного пустой: Министръ ему сказалъ, видите-ли, что вопросъ о направленіи не предрѣшенъ. Да, конечно, не предрѣшенъ,—объ этомъ мы, и не будучи депутатами, знаемъ, сидя въ Астрахани, да слушая издѣвательства И. Г. Сергѣева —не надъ болтунами, а надъ дѣйствительно серьезными и дѣловыми людьми!.. Вѣдь странно было и ожидать отъ г. Министра иного отвѣта на вопросъ, столь безтактно предложенный—*ранѣе*, чѣмъ этотъ вопросъ министерствомъ обсужденъ. И ни г. Вейнеръ, ни г. Максимовъ вовсе *не утверждали* (замѣтьте это, гг. читатели!), что вопросъ «предрѣшенъ», а только сообщили, *къ чему ведутъ* имѣющіяся въ жел.-дорожномъ департаментѣ свѣдѣнія...

Нѣтъ, сограждане! такимъ способомъ большія дѣла, серьезныя дѣла не дѣлаются. Такимъ способомъ лишь *играютъ* въ дѣла... Удивительно-же и поразительно то, что въ думѣ, за исключеніемъ почтеннаго предсѣдателя биржеваго комитета, никто не нашелся, чтобы подробно разобрать нынѣшнее положеніе вопроса и направить рѣшеніе думы къ единственно—правильному исходу... («Астрах. Листокъ» 1899 г. 7 марта № 52).

Струна.

CCLVIII.

Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» о чрезвычайномъ собраніи Астрах. биржеваго общества 7 марта 1899 года.

Въ воскресенье, 7 марта, въ 12 час. дня, въ зданіи биржи состоялось экстренное собраніе биржевого общества для обсужденія вопроса о проведеніи желѣзной дороги на Астрахань и выбора представителя отъ биржевого общества для участія въ засѣданіи правительственной желѣзнодорожной комиссіи, назначенной на 1 апрѣля.

По открытіи собранія предсѣдателемъ биржевого комитета А. М. Солинымъ была прочитана извѣстная уже читателямъ телеграмма директора департамента желѣзныхъ дорогъ г. Максимова и затѣмъ было предложено выбрать депутата въ вышеупомянутую комиссію. Депутатомъ единогласно былъ выбранъ А. М. Солинъ. Биржевое общество уполномочило г. Солина ходатайствовать передъ Правительствомъ о проведеніи желѣзной дороги на Астрахань по правому берегу р. Волги.

Вопросъ о направленіи предварительно вызвалъ продолжительное говореніе. Лѣвобережники сдѣлали попытку повліять на биржевое общество въ своихъ интересахъ, но неудачно. Одному изъ нихъ, г-ну Бернарду, предсѣдатель не разрѣшилъ принимать участіе въ преніяхъ, такъ какъ г. Бернардъ не состоитъ членомъ биржевого общества. Другой «лѣвобережникъ», *К. И. Поповъ*, завѣдующій мѣстнымъ отдѣленіемъ Торгово-промышленнаго банка, пытался доказать собранію, что цѣлесообразнѣе всего было бы присоединиться биржевому обществу къ ходатайству города, т.-е. просить о лѣвобережномъ направленіи, и только послѣ того, какъ Правительство рѣшительно выскажется противъ лѣвобережнаго направленія, просить о правобережномъ. По энергично выраженному мнѣнію г. Попова, нѣтъ никакихъ основаній думать, что вопросъ о направленіи предрѣшенъ Правительствомъ, и что нельзя вѣрить слухамъ, невѣдомо отъ кого исходящимъ. Словомъ, г. Поповъ, подобно г. И. Г. Сергѣеву, къ сожалѣнію, какъ бы заподозриваетъ достовѣрность сообщенія г. Вейнера и отказывается признавать какое либо значеніе за мнѣніемъ г. Максимова, которое передано г. Вейнеромъ. Г. Поповъ, между прочимъ, сказалъ: «насколько мнѣ извѣстно, въ министерство представлены три проекта о проведеніи желѣзной дороги на Астрахань, составленные тремя желѣзнодорожными обществами: Рязанско-Уральскимъ, Юго-Восточнымъ и

Владикавказскимъ; проекты эти до сихъ поръ лежатъ подъ сукномъ и ни кѣмъ еще не разсматривались». Очень жаль, что г. Поповъ не объяснилъ, изъ какихъ источниковъ черпаетъ онъ свою освѣдомленность относительно движенія или лежанія подъ сукномъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ въ министерствѣ. Голосъ Попова не произвелъ на биржевое об—во впечатлѣнія. Кромѣ г. Попова говорили еще многіе, но такъ какъ большинство рѣчей не отличалось ни особенной опредѣленностью, ни особенной связностью, то мы ихъ здѣсь и не приводимъ. Это были большею частію отрывистыя замѣчанія и возгласы, совершенно для существа дѣла безразличныя. Одни говорили о томъ, что непремѣнно нужно просить о постройкѣ моста черезъ Волгу, другіе находили, что ходатайство о мостѣ можетъ только усложнить дѣло, что Правительство само увидитъ, необходимъ-ли мостъ. Говорили, само собою разумѣется, и о томъ, что слѣдуетъ вокзалъ построить въ городѣ. Вопросъ о направленіи былъ рѣшенъ закрытою баллотировкою: за ходатайство о правобережномъ направленіи подано 72 голоса, за лѣвобережное—15. («Астрах. Листокъ» 1899 г. 9 марта № 53).

---

7 марта состоялось чрезвычайное собраніе членовъ Астрах. биржеваго общества, созывавшееся для обсужденія вопроса о желательномъ направленіи проектируемой желѣзной дороги на Астрахань.

Собраніе было очень многочисленное: собралось до 90 членовъ биржеваго общества. Прежде всего предсѣдателемъ биржеваго комитета А. М. Солинымъ была доложена извѣстная телеграмма г. директора департамента желѣзныхъ дорогъ о томъ, что обсужденіе въ особой комиссіи изъ представителей всѣхъ вѣдомствъ и представителей города и купечества вопроса о проведеніи желѣзной дороги на Астрахань переносится на 1 апрѣля. Затѣмъ предсѣдатель предложилъ высказаться по вопросу о направленіи дороги.

Первымъ говорилъ довѣренный Питоева *А. С. Матиновъ*. Указавъ, что дорога для Астрахани необходима и чѣмъ скорѣе она будетъ построена, тѣмъ лучше, г. Матиновъ находилъ, что опасенія города въ случаѣ осуществленія правобережнаго направленія и преждевременны, и неосновательны; можно ходатайствовать объ устройствѣ вокзала въ Астрахани, соединивъ Форпостъ съ городомъ мостомъ. Далѣе г. Матиновъ говорилъ о трудности сооруженія дороги по лѣвому берегу и о сравнительной дешевизнѣ постройки ея по правому. Правительство, по его словамъ, скорѣе разрѣшитъ постройку именно этой дороги.

Далѣе высказался управляющій Астрах. отдѣленіемъ Торгово-промышленнаго банка *К. И. Поповъ*. Онъ не вдавался въ обсужденіе вопроса о предпочтительности того или иного направленія дороги, па-

ходя, что вопросъ этотъ достаточно дебатировался, почему каждый членъ биржеваго об-ва уже составилъ себѣ опредѣленное убѣжденіе, изъ обмѣна-же мнѣній достаточно опредѣленно выяснилось, что биржевое об-во желаетъ скорѣйшаго проведенія дороги независимо отъ ея направленія. Но въ виду того, что городское управленіе снова подтверждаетъ свое ходатайство о лѣвобережной дорогѣ и что биржевое об-во можетъ такимъ образомъ совсѣмъ разойтись съ городомъ, г. Поповъ полагалъ необходимымъ присоединиться къ ходатайству города, но съ оговоркой, что если комиссія окончательно признаетъ лѣвобережное направленіе невозможнымъ, то биржевое об-во примирится и съ правобережной дорогой. Относительно гарантіи Правительства по эксплоатаціи дороги г. Поповъ сказалъ, что въ задачу настоящаго собранія не входятъ и не должны входить чисто финансовыя соображенія, и тѣмъ болѣе, что гарантія обыкновенно производится не за ту или иную вѣтвь, а за общую сѣть дорогъ даннаго об-ва. Относительно-же моста чрезъ Волгу г. Поповъ находилъ, что ходатайство о столь дорогомъ подаркѣ едва-ли Правительствомъ будетъ уважено. По поводу слуховъ о томъ, что вопросъ о направленіи Астраханской желѣзной дороги въ высшихъ правящихъ сферахъ уже предрѣшенъ въ пользу правобережнаго, г. Поповъ замѣтилъ, что слухи эти неизвѣстнаго происхожденія и особенно довѣряться имъ рискованно. Самый фактъ приглашенія въ комиссію свѣдущихъ лицъ говоритъ о томъ, что ничего предрѣшеннаго нѣтъ. И тѣмъ вѣроятнѣе, что проектовъ дороги на Астрахань имѣется три, и ни одинъ изъ нихъ еще не былъ отклоненъ: всѣ они ждутъ очереди.

Послѣ того поднялся общій шумъ. Уловить отдѣльныя мнѣнія было очень трудно. Предсѣдатель предложилъ, наконецъ, разрѣшить вопросъ баллотировкой, на что собраніемъ и изъявлено было согласіе. Поставили ящикъ съ надписями «по правому берегу» и «по лѣвому берегу». За правый берегъ оказалось 72 шара, а за лѣвый—15.— Затѣмъ представителями въ министерскую комиссію отъ биржеваго об-ва были избраны А. М. Солинъ и П. П. Вейнеръ. («Астрах. Вѣстникъ» 1899 г. 9 марта № 2965).

CCLIX.

Отголоски.

(По поводу постановленія 7 марта Астрах. биржеваго общества—предсказаніе о рѣшительной побѣдѣ правобережниковъ на предстоящемъ 1 апрѣля въ С.-Петербургѣ совѣщаніи по вопросу объ Астрахан. жел. дорогѣ).

Высказалась по желѣзнодорожному вопросу и биржа. Высказалась рѣшительно и опредѣленно. Коммерсанты не захотѣли бродить въ туманѣ лѣвобережнаго сладкословія и стали лицомъ къ дѣлу. Купцамъ нужно возить товары дешево, скоро и удобно. По правой дорогѣ все это возможно и скоро осуществимо; по лѣвой—дорого, нескоро и неудобно. Выборъ очевиденъ: правая сторона. Попытки лѣвобережныхъ ораторовъ разбить единодушіе биржевиковъ не имѣли успѣха. И слава Богу. Теперь шансы уже весьма хорошо видны. Если позволительно намъ гадать о будущемъ, то мы предсказываемъ на предстоящемъ 1-го апрѣля въ Петербургѣ совѣщаніи рѣшительную побѣду правобережниковъ. По всей вѣроятности, въ комиссіи будутъ участвовать не менѣе одиннадцати представителей разныхъ вѣдомствъ. Изъ нихъ только трое могутъ держать «лѣвую» сторону, остальные всѣ правую. Затѣмъ, вопросъ пойдетъ обычными путями, гдѣ, конечно, не потерпитъ никакихъ измѣненій, потому что, кромѣ тѣхъ данныхъ, на основаніи которыхъ онъ можетъ разрѣшаться въ комиссіи, никакихъ другихъ и взять не откуда.

***

По желѣзнодорожному вопросу выскажется еще и мѣстное об-во рыболовства. Это учрежденіе въ данномъ случаѣ будетъ покомпетентнѣе об—ва садоводства. Об-во рыболовства имѣетъ предметомъ своей любознательности промыселъ, ворочающій многими десятками милліоновъ, тогда какъ садоводство оцѣнивается полумилліономъ. Какое мнѣніе ни высказало бы об-во рыбоводства, это мнѣніе будетъ имѣть вѣсъ... («Астрах. Листокъ» 1899 г. 9 марта № 53).

Струна.

CCLX.

Къ желѣзнодорожному вопросу.

(Постановленіе чрезвычайнаго собранія 11 марта 1899 г. комитета рыбныхъ и тюленьихъ промысловъ относительно ходатайства о скорѣйшемъ проведеніи Астрах. жел. дороги по правому берегу Волги).

11-го марта въ 2 часа дня въ квартирѣ г. Начальника губерніи состоялось (чрезвычайное) собраніе комитета рыбныхъ и тюленьихъ промысловъ, на которомъ, между прочимъ, обсуждался вопросъ о желательномъ направленіи Астраханской желѣзной дороги. Собраніе единогласно высказалось за ходатайство о скорѣйшемъ проведеніи дороги по правому берегу р. Волги, при этомъ комитетъ единогласно уполномочилъ Х. Н. Хлѣбникова быть его представителемъ въ комиссіи при министерствѣ финансовъ. На собраніи этомъ, состоявшемся подъ предсѣдательствомъ Начальника губерніи генералъ-лейтенанта М. А. Газенкампфъ, присутствовали 17 членовъ комитета. («Астрах. Листокъ» 1899 г. 12 марта № 56.— «Астрах. Вѣстникъ» 1899 г. 12 марта № 2968).

CCLXI.

Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» о чрезвычайномъ собраніи комитета Каспійскихъ рыбныхъ и тюленьихъ промысловъ 11 марта 1899 года.

11 марта, въ 2 часа дня, въ квартирѣ г. губернатора состоялось собраніе комитета рыбныхъ и тюленьихъ промысловъ. По открытіи собранія, предсѣдатель комитета ген.-лейт. М. А. Газенкампфъ объяснилъ, что комитетъ созванъ главнымъ образомъ для того, чтобы онъ высказалъ свое мнѣніе и желаніе относительно направленія проектируемой Астраханской желѣзной дороги. До сихъ поръ, по словамъ г. предсѣдателя, по этому вопросу громко высказалась одна лишь городская дума. Но дума является представительницею только города, который самъ по себѣ ровно ничего не производитъ, и потому принятое думою рѣшеніе въ торговопромышленномъ дѣлѣ особаго значенія не имѣетъ. Все, потребляемое городомъ, получается имъ извнѣ,

причемъ главный предметъ производства и торговли, которыми живетъ наше населеніе,—это рыба. Такимъ образомъ, по мнѣнію г. предсѣдателя, желѣзнодорожный вопросъ долженъ быть разрѣшенъ не въ узкихъ интересахъ домовладѣльческой части города, а въ интересахъ торговли вообще и рыбопромышленности въ особенности. Между тѣмъ спеціальные органы, и въ томъ числѣ комитетъ рыбныхъ промысловъ, до сихъ поръ не высказывались по этому вопросу. Поэтому г. предсѣдатель и приглашаетъ членовъ комитета рѣшительно высказаться, что они считаютъ болѣе выгоднымъ: присоединиться къ рѣшенію городской думы и поддерживать ходатайство о лѣвобережной дорогѣ, или же ходатайствовать, чтобы дорога была проведена какъ можно скорѣе по правому берегу?

Предъ тѣмъ, какъ высказаться по этому вопросу, г. губернаторъ предложилъ комитету выслушать представленное ему г. управляющимъ Астраханскими рыбными и тюленьими промыслами мнѣніе. Приводимъ это мнѣніе цѣликомъ.

«По свѣдѣніямъ министерства земледѣлія и государственныхъ имуществъ, средній годовой уловъ рыбы Каспійскаго бассейна достигаетъ 30,7 милліоновъ пуд. Изъ этого общаго числа слѣдуетъ отнести не менѣе 20 милл. пудовъ, стоимостью отъ 35 милл. до 40 милл. рублей, на дельту р. Волги и сѣверную часть Каспійскаго моря. По этимъ причинамъ Астрахань является главнымъ центромъ не только Каспійской, но, благодаря богатству улововъ Каспійскаго моря, центромъ всей вообще русской рыбопромышленности. Изобиліе рыбы въ водахъ Каспійско-Волжскаго бассейна и скудость другихъ произведеній природы Астраханскаго края, естественно, сдѣлали рыбный промыселъ основой экономическаго благосостоянія всѣхъ классовъ населенія этого края, а также предметомъ отхожаго промысла населенія другихъ мѣстностей нашей обширной Имперіи. Скопляющіеся въ Астрахани рыбные товары главнымъ образомъ направляются въ г. Царицынъ, откуда расходятся на рынки центральныхъ, южныхъ, юго-западныхъ и привислянскихъ губерній, а также въ Константинополь, Грецію, Румынію, Австрію и Германію. Относительно рыбной торговли въ г. Царицынѣ имѣются слѣдующія данныя: средняя годичная отправка рыбы съ Царицынскаго рынка по исчисленію за 6 лѣтъ (1887—1892 г.) достигаетъ до 12.082,900 пудовъ, причемъ наиболѣе оживленія на рынкѣ бываетъ въ маѣ мѣсяцѣ, когда онъ отправляетъ болѣе 21% всѣхъ своихъ рыбныхъ товаровъ, также значителенъ вывозъ въ октябрѣ (10,9% всей отправки) и ноябрѣ (12,1%) мѣсяцахъ; наименьшая торговая дѣятельность этого рынка проявляется въ мартѣ (отправляется лишь 1,7% годовой перевозки), когда уловъ начала года трудно доставить въ г. Царицынъ вслѣдствіе распутицы. Впрочемъ, количество

помѣсячной отправки изъ Царицына весьма различно для отдѣльныхъ категорій рыбнаго товара; такъ, наибольшее количество красной рыбы, во всякомъ видѣ, отправляется въ ноябрѣ (25,4%—24,3%), декабрѣ (13,0%), октябрѣ (11,2%) и февралѣ (11,0%), почти прекращаясь въ іюнѣ (0,5%), іюлѣ (0,2%) и августѣ (0,2%); свѣжая частиковая рыба, кромѣ сельди, идетъ преимущественно въ январѣ (40,2%), февралѣ (22,6%), ноябрѣ (15,9%) и декабрѣ (13,6%), за каковое время вывозится до 92,3% общаго годового количества этого груза; отправка консервированной (соленой и сушеной) частиковой рыбы, кромѣ сельди, производится наоборотъ въ весенніе и осенніе мѣсяцы: въ апрѣлѣ (11,8), маѣ (29,2%), въ октябрѣ (15,0) и ноябрѣ (15,3%). Наконецъ, отправка сельдей отличается наиболѣе равномѣрнымъ распредѣленіемъ по мѣсяцамъ, чѣмъ отправка какой-либо иной категоріи рыбныхъ грузовъ, достигая наибольшаго вывоза въ октябрѣ мѣсяцѣ (16,8%), колеблясь между 11 и 12% въ маѣ, іюнѣ и сентябрѣ и около 7% въ январѣ, апрѣлѣ, іюлѣ и августѣ и падая лишь до 2,6% въ мартѣ и до 3,1% въ декабрѣ. Изъ сопоставленія общей картины торговой дѣятельности Царицынскаго рыбнаго рынка съ торговлею отдѣльными категоріями рыбныхъ товаровъ и совпаденія получаемыхъ результатовъ общихъ цифръ и цифръ, приведенныхъ для консервированной частиковой рыбы (кромѣ сельди), ясно вытекаетъ громадное значеніе въ жизни Каспійско-Волжскаго района частиковыхъ рыбныхъ товаровъ, въ общемъ болѣе дешевыхъ и составляющихъ продовольствіе народныхъ массъ.

«Кромѣ Царицына, въ торговлѣ Волжской рыбой играютъ довольно значительную роль Саратовъ и Нижній-Новгородъ. По исчисленію за трехлѣтіе (1890—1892 гг.) Саратовъ (какъ станція Саратовъ-товарный, такъ и ближайшія станціи—Ильинская пристань, Весенняя и Улеши) отправляетъ ежегодно до 700 тыс. пудовъ рыбы. Нижній-Новгородъ торгуетъ по преимуществу дорогими сортами рыбы и хотя онъ продаетъ не болѣе 3 мил. пуд. ея, однако, цѣнность этой продажи далеко превосходитъ стоимость Царицынскихъ, главнымъ образомъ, дешевыхъ рыбныхъ товаровъ. Здѣсь имѣются рыботорговыя конторы, да, кромѣ того, много рыбныхъ товаровъ продается на ярмаркѣ, и уже такъ установилось, что рыбные торговцы за дорогими рыбными товарами ѣдутъ въ Нижній, а за дешевыми сортами рыбы — въ Царицынъ. Изъ Нижняго рыба расходится, какъ по желѣзной дорогѣ, такъ и по Волгѣ (въ Кострому, Ярославль, Рыбинскъ и Тверь) и притокамъ ея, Камѣ и Окѣ.

«Статистическія свѣдѣнія министерства финансовъ и министерства путей сообщенія наглядно показываютъ, что Волга и примыкающія къ ней желѣзныя дороги являются главными путями движенія

рыбы, перевозимой въ Россіи: такъ, по Волгѣ идетъ до 97% всего количества рыбы, обращающейся на внутреннихъ водныхъ путяхъ, а среди желѣзныхъ дорогъ въ 1892 году главнѣйшею по отправкѣ была Грязе-Царицынская дорога: по ней прошло 204,900 пудовъ красной рыбы или 20,2% общей перевозки этой рыбы, частиковой рыбы свѣжей и мороженой — 621,000 пудовъ или 28,1% общаго количества этого груза, соленой и сушеной 7042,8 тыс. пуд. или 67,0%, и, наконецъ, сельди или бѣшенки 3165,1 тыс. пуд. или 30,6%. Эти цифры въ связи съ нѣкоторыми другими, приведенными выше, даютъ ясное понятіе о всероссійскомъ значеніи рыбныхъ промысловъ Каспійско-Волжскаго района.

«Изложенныя обстоятельства указываютъ на чрезвычайно важное значеніе для сбыта Астраханской рыбы соединенія г. Астрахани желѣзнодорожнымъ путемъ съ остальною сѣтью желѣзныхъ дорогъ Имперіи, при непремѣнномъ условіи удешевленнаго тарифа на этотъ дешевый продуктъ народнаго продовольствія. Удешевленіе тарифныхъ ставокъ въ прямомъ сообщеніи желѣзныхъ дорогъ бывшей III группы до южныхъ и юго-западныхъ районовъ способствовало открытію въ Малороссіи болѣе 70 рынковъ для Астраханскихъ рыбныхъ товаровъ. Еще болѣе важное значеніе имѣютъ тарифы, установленные съ 1 октября 1893 года.

«Насколько извѣстно, существуютъ два проекта соединенія г. Астрахани желѣзнодорожною линіею съ остальною сѣтью дорогъ, изъ коихъ одинъ, болѣе дешевый, по правому берегу р. Волги съ тарифомъ на рыбные грузы до Царицына не свыше 10 коп. съ пуда, а другой, болѣе дорогой, по лѣвому берегу, съ пересѣченіемъ дельты р. Волги, т. е. съ устройствомъ мостовъ черезъ ерики и протоки и сооруженіемъ дамбъ черезъ озера, полои, ильмени, займища и тѣ обширныя, затопляемыя весеннею водою, низменности, которыми изобилуетъ лѣвая сторона сказанной дельты, причемъ зимній тарифъ этой послѣдней дороги на рыбный товаръ будетъ доходить до 50 к. съ пуда.

«Внѣ всякаго сомнѣнія, что при такихъ условіяхъ правобережное направленіе представляетъ всѣ выгоды для рыбной торговли и рыбнаго промысла и, благодаря недорогому тарифу на рыбные грузы, произведетъ громадный переворотъ въ самомъ способѣ приготовленія рыбныхъ товаровъ, такъ какъ дастъ возможность, пользуясь холоднымъ временемъ, еще до открытія навигаціи, равно какъ осенью и зимою, перевозить по желѣзной дорогѣ въ свѣжемъ, а не въ сушеномъ и соленомъ видѣ, даже и дешевые сорта рыбы, тогда какъ при дорогомъ тарифѣ подобнаго измѣненія въ способѣ приготовленія рыбныхъ товаровъ ожидать нельзя и дешевые сорта рыбы, кои собственно и составляютъ главную массу грузовъ, по прежнему будутъ засоливаться и сушиться и въ та-

комъ видѣ оставляться до открытія навигаціи, какъ дешеваго провознаго пути. Разумѣется, что отъ этого пострадаетъ не только Астраханскій край и рыбная торговля, и рыбный промыселъ этого края, но и потребительскіе рынки, которые по прежнему будутъ получать рыбу въ неудобосъѣдасмомъ сухомъ и соленомъ видѣ, а не въ свѣжемъ. На дешевыхъ сортахъ рыбы разница въ 10 коп. на пудъ часто составляетъ всю суть сдѣлки купли и продажи, а потому этотъ продуктъ народнаго продовольствія, подобно хлѣбному и мясному, и не можетъ выносить дорогихъ желѣзнодорожныхъ ставокъ.

«Затѣмъ необходимо обратить вниманіе на то обстоятельство, что при лѣвобережномъ направленіи, какъ сказано выше, желѣзнодорожная линія должна будетъ пересѣчь отъ Краснаго-Яра до Астрахани почти всю дельту р. Волги. Устройство дамбъ черезъ полои, ильмени и озера, внѣ всякаго сомнѣнія, будетъ препятствовать свободному ходу рыбы изъ моря на мѣста нереста, и эти драгоцѣнныя для размноженія рыбы мѣста искусственнымъ образомъ сдѣлаются для нея недоступными, что губительно отразится на сохраненіи рыбныхъ запасовъ Каспія, такъ какъ Каспійско-Волжское рыболовство, если и остается до сихъ поръ первымъ въ мірѣ рыболовствомъ по количеству добываемой рыбы и разнообразію породъ таковой, то только благодаря тому, что естественныя условія дельты р. Волги въ свою очередь также представляютъ первое въ мірѣ удобное мѣсто для нереста, которое человѣческая рука можетъ только разрушить, но не создать.

«Наше законодательство, именно ст. 567 уст. сел. хоз., изд. 1893 года, воспрещаетъ кому-бы то ни было дѣлать въ дельтѣ р. Волги прегражденія, препятствующія ходу рыбы вверхъ по рѣкамъ, и, сознавая всю важность послѣдствій подобныхъ прегражденій, подвергаетъ виновныхъ взысканію въ размѣрѣ ста рублей съ каждой сажени длины забойки, съ уничтоженіемъ на счетъ виновнаго всего устроеннаго и съ конфискаціею матеріаловъ (ст. 611 того-же устава).

«На основаніи изложеннаго, представляется необходимымъ въ интересахъ рыбнаго промысла и рыбной торговли возбудить теперь-же ходатайство:

1) О скорѣйшемъ соединеніи г. Астрахани желѣзнодорожнымъ путемъ съ остальною сѣтью желѣзныхъ дорогъ.

2) Чтобы предпочтеніе было дано тому направленію, которое дастъ возможность установить наименьшій тарифъ на провозъ рыбныхъ грузовъ до Царицына,

и 3) Если таковымъ окажется лѣвобережное направленіе, то просить о томъ, чтобы при устройствѣ мостовъ и дамбъ было выполнено требованіе 567 ст. уст. сел. хоз., изд. 1893 г., т. е. чтобы не

могли препятствовать ходу рыбы вверхъ по рѣкамъ и протокамъ и въ нерестилище, т. е. въ ильмени, полои и займища».

Какъ мы уже сообщили во вчерашнемъ №, комитетъ единогласно постановилъ ходатайствовать о проведеніи правобережной дороги. Теперь приводимъ высказанныя членами комитета мнѣнія и замѣчанія по этому жгучему вопросу. Подавали голоса каждый членъ отдѣльно.

Гг. Чернышевъ и *Деревенскій*, представители ловцовъ, категорически высказавшись за правобережное направленіе дороги, замѣтили, что вслѣдствіе отсутствія дороги страдаетъ не одна только рыбная, но и хлѣбная торговля.

Представитель отъ водъ, принадлежащихъ духовному вѣдомству, *г. Космачевскій* отъ имени духовенства рѣшительно высказался за правобережную дорогу.

Г. Бирюковъ, представитель казачьихъ водъ: Всѣ казачьи станицы расположены по правому берегу Волги и потому онъ, какъ представитель интересовъ казаковъ, стоитъ за правобережную.

Г. Беззубиковъ, представитель водъ Базилевскаго: Если лѣвобережную дорогу и разрѣшатъ, то проведеніе ея затянется на долгіе годы. Если даже построятъ ее до Краснаго-Яра, то оттуда и въ 50 лѣтъ не дождешься ея.—Затѣмъ г. Беззубиковъ указалъ на неизбѣжные во время полой воды размывы и порчи дамбъ и проч., что будетъ ставить дорогу, а также, разумѣется, и населеніе, въ безвыходное положеніе. Желательно, чтобы дорога была какъ можно скорѣе и по правому берегу. Но при этомъ слѣдуетъ просить о желѣзномъ мостѣ или вообще объ удобной и безпрепятственной во всякое время года переправѣ на городскую сторону.

К. П. Воробьевъ. При лѣвобережномъ направленіи необходимо сооруженіе до 45 мостовъ и дамбъ. Дамбы во время половодья естественныхъ образомъ поднимутъ уровень водъ и дадутъ имъ направленіе къ Астрахани, которая такимъ образомъ можетъ подвергнуться серьезной опасности.

И. В. Беззубиковъ замѣчаетъ, что ссылка лѣвобережниковъ на Царевскій уѣздъ не выдерживаетъ критики, такъ какъ уѣздъ этотъ, сравнительно съ городомъ Астраханью, имѣетъ ничтожное значеніе для края.

П. В. Додоновъ. Дорога необходима по правому берегу; я заявлялъ объ этомъ и въ думѣ.

П. А. Недорѣзовъ—за правый берегъ.

Н. Л. Николаевъ. При постройкѣ мостовъ и дамбъ для лѣвобережной желѣзной дороги будутъ сдѣланы завалы въ общей сложности верстъ на 50 и притомъ въ мѣстахъ нерестилищъ; это весьма вредно отзовется на рыбопромышленности.

Г. Косовъ вполнѣ присоединился къ мнѣнію г. Беззубикова.

И. П. Истобенскій категорически высказался за правобережное направленіе.

И. И. Розенфельдъ. Провести дорогу скорѣе можно по правому берегу, а потому только и остается хлопотать объ этомъ.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Съ проведеніемъ Архангельской и Сибирской желѣзныхъ дорогъ въ сѣверныя и среднія губерніи рыба будетъ идти съ сѣвера и изъ Сибири и такимъ образомъ для Астраханской рыбы остается только южный и юго-западный рынокъ. Но, чтобы оставить этотъ рынокъ за собою, намъ необходимъ путь короткій и дешевый, каковымъ путемъ и является желѣзная дорога до Форпоста. Не будемъ говорить—до Астрахани, такъ какъ это сбиваетъ съ толку. Астрахань ничего не производитъ; все потребляемое ею—привозное; она нуждается въ привозѣ. Изъ всего привозимаго въ Астрахань только строительные матеріалы—дрова, известь, камень и т. д. всегда пойдутъ водою, для всѣхъ-же остальныхъ товаровъ, идущихъ круглый годъ, необходима желѣзная дорога. Въ высшихъ сферахъ лѣвобережную дорогу признаютъ неосуществимою фантазіею. И дѣйствительно: зачѣмъ идти кругомъ, топкими, кривыми переулками, когда можно пройти по прямому пути.—Что касается ходатайства о мостѣ, то г. Хлѣбниковъ признаетъ таковое неумѣстнымъ. По мнѣнію г. Хлѣбникова, если и разрѣшать мостъ, то только плашкоутный, который страшно стѣснитъ судоходство, такъ какъ, само собою разумѣется, будетъ разводиться только въ опредѣленное время. Лѣвобережная дорога, по словамъ г. Хлѣбникова, потеряла всѣ шансы на успѣхъ, но лица, заинтересованныя въ таковой дорогѣ, не смотря на это, тормозятъ дѣло. Главнымъ образомъ заинтересованы Саратовъ и Камышинъ, отъ которыхъ, съ проведеніемъ правобережной дороги, отвлекается прилична часть товаровъ. А такъ какъ лѣвобережная дорога неосуществима, то и хотятъ добиться того, чтобы никакой дороги не было. На этомъ, по словамъ г. Хлѣбникова, у насъ очень многіе ловятся.

Предсѣдатель ген.-лейт. *М. А. Газенкампфъ* напомнилъ, что еще $1^1/_2$ года тому назадъ онъ рѣшительно высказался за правобережную дорогу. Помимо всѣхъ указанныхъ преимуществъ—за правую дорогу говоритъ еще привычка Астраханской торговли къ правому берегу, а ее хотятъ повернуть въ лѣвую сторону. Но насильственно сдѣлать этого нельзя. По мнѣнію его превосходительства, даже мануфактурные товары охотнѣе пойдутъ на Царицынъ, чѣмъ на захолустный Камышинъ. Бояться перехода жителей на Форпостъ, по мнѣнію г-на губернатора, не приходится. И теперь, по закрытіи навигаціи, вся нагрузка производится на Форпостѣ, однако никто изъ Астрахани на Форпостъ не перешелъ. Относительно моста М. А. Газенкампфъ присое-

диняется къ мнѣнію г. Хлѣбникова. Затѣмъ его превосходительство предложилъ о всемъ происходившемъ на собраніи составить формальный журналъ и просить Х. Н. Хлѣбникова быть представителемъ отъ рыбнаго комитета въ комиссіи при желѣзнодорожномъ департаментѣ. («Астрах. Листокъ» 1899 г. 13 марта № 57).

Въ засѣданіе 11 марта прибыло 17 членовъ. По открытіи его превосходительство М. А. Газенкампфъ заявилъ приблизительно слѣдующее: «Вотъ уже полтора года, какъ возбужденъ вопросъ о соединеніи г. Астрахани рельсовымъ путемъ съ желѣзнодорожною сѣтью. Рѣшеніе этого вопроса давно интересуетъ многихъ. Вопросъ этотъ обсуждался въ разныхъ учрежденіяхъ Астрахани и послѣдній разъ, 5 марта, въ городской думѣ. Дума взглянула на дѣло только съ точки зрѣнія интересовъ города: большинство гласныхъ состоитъ вѣдь изъ мѣстныхъ домовладѣльцевъ. Не безызвѣстно всѣмъ и каждому, что весь Астраханскій край живетъ рыбой. Проведеніе желѣзной дороги должно имѣть большое значеніе въ дѣлѣ рыболовства мѣстнаго края, но ни рыбный комитетъ, ни мѣстное общество рыболовства до сихъ поръ не высказались еще по этому вопросу. Въ сихъ видахъ я и созвалъ гг. рыбопромышленниковъ въ чрезвычайное собраніе комитета и прошу ихъ высказать свое мнѣніе: отстаивать ли совмѣстно съ городомъ проведеніе желѣзной дороги по лѣвобережному направленію, или-же стоять на томъ, гдѣ-бы дорога ни была проведена, но лишь-бы только была дорога поскорѣе. Прошу высказать свои мнѣнія».

Затѣмъ было доложено слѣдующее мнѣніе г. управляющаго Астрах. рыбн. и тюленьими промыслами по сему предмету: *(напечатано полностію выше на стран. 743—747).*

Далѣе члены комитета *Чернышевъ* и *Деревенскій* высказались за скорѣйшее проведеніе дороги по правому берегу, причемъ добавили, что дорога нужна не только для сбыта рыбы, но и для доставки хлѣба.

А. Е. Космачевскій. Я на этомъ засѣданіи являюсь представителемъ отъ духовнаго вѣдомства и отъ имени его вполнѣ раздѣляю взгляды Д. Ѳ. Хомутова и высказываюсь за скорѣйшее проведеніе дороги по правому берегу.

И. А. Бирюковъ (представ. казач. населенія) присоединился къ мнѣнію о проведеніи по правому берегу.

И. В. Беззубиковъ. Я нахожу, что проведеніе дороги по лѣвому берегу едва-ли имѣетъ какой-либо особенный интересъ для рыбопромышленности; постройка этой дороги сопряжена притомъ со многими затрудненіями (мосты, дамбы и т. д.) и съ большою потерею времени.

Г. предсѣдатель. Обращаю, гг., ваше вниманіе на то, что направленіе лѣвобережной дороги идетъ на Камышинъ.

И. В. Беззубиковъ. Дальнее разстояніе пути вызоветъ излишніе расходы и много другихъ неудобствъ; Астрахани нужна дорога теперь, и чѣмъ скорѣе она будетъ построена, тѣмъ лучше для Астрахани; желательно, чтобы дорога была по правому берегу, отъ этого Астрахань рѣшительно ничего не теряетъ: ее можно соединить съ Форпостомъ желѣзнымъ мостомъ.

Голоса. Просить, чтобы Правительство скорѣе дало разрѣшеніе на постройку дороги.

И. В. Беззубиковъ. Кромѣ моста, можно будетъ усилить перевозъ пароходами и паромами.

К. П. Воробьевъ. Вполнѣ присоединяясь къ мнѣнію И. В., считаю долгомъ высказать, что при проведеніи дороги по лѣвому берегу потребуется устройство множества дамбъ, а послѣднія, помимо явнаго вреда для нереста рыбы, могутъ измѣнить и направленіе теченія; отъ измѣненія-же послѣдняго можетъ сильно пострадать и Астрахань.

И. В. Беззубиковъ. Отъ лѣвобережной дороги мало мы получимъ, дешеваго тарифа она намъ не дастъ, а отъ тарифа и зависитъ движеніе товаровъ.

П. В. Додоновъ, Д. Г. Агабабовъ, І. Ф. Недорѣзовъ и *Е. З. Косовъ* присоединились къ мнѣнію И. В. Беззубикова.

Н. Л. Николаевъ. Подаю мнѣніе за правый берегъ; для нереста рыбъ устройство дамбъ очень вредно.

И. И. Розенфельдъ, между прочимъ, высказалъ, что дамбы никогда не выдержатъ такого сильнаго напора воды, какой у насъ бываетъ во время разлива, что проведеніе дороги необходимо скорѣйшее и что самое удобное направленіе по правому берегу.

Князь В. А. Кудашевъ, указавъ въ частности на интересы жителей Царевскаго уѣзда, который тоже нуждается въ желѣзной дорогѣ, высказался за проведеніе ея по правому берегу.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Я высказываюсь только въ предѣлахъ рыболовства. Не подлежитъ сомнѣнію, что изъ Астрахани теперь идетъ на Царицынъ очень много грузовъ, и Астраханская рыба встрѣтила конкуренцію въ лицѣ рыбы Сибирскаго края; слѣдовательно, весь интересъ для рыболовства сосредоточенъ на продажной цѣнѣ рыбы; постройка правобережной дороги, какъ извѣстно, исчислена въ 8 мил. 200 т. руб., а лѣвобережной—въ 30 мил.; слѣдовательно, гдѣ менѣе затратъ, тамъ надо ожидать и болѣе дешевый тарифъ, да къ тому-же правобережный путь кратчайшій; что касается указаній, что лѣвобережная дорога необходима для вывоза хлѣба и др. товаровъ изъ Астрахани, то они неосновательны въ виду того, что какъ Астрахань, такъ

и другіе города губерніи сами ничего не производятъ, а Царевскій уѣздъ, при внимательномъ разсмотрѣніи данныхъ о хлѣбопашествѣ, самъ нуждается въ привозѣ хлѣба. Мостъ чрезъ Волгу на Форпостъ будетъ стоить до 8 мил. руб., да притомъ-же причинитъ такую массу неудобствъ для судоходства, что и представить ихъ трудно; я считаю, что мостъ для города не нуженъ.

П. В. Додоновъ. Мѣста для желѣзнодорожныхъ сооруженій въ городѣ нѣтъ.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Лѣвобережное направленіе теперь теряетъ шансы на успѣхъ, и лица, заинтересованныя въ немъ, только тормазятъ дѣло; многимъ рыбопромышленникамъ извѣстно, что до 3 милл. пуд. рыбныхъ товаровъ идетъ на Саратовъ, тогда-же эти грузы отъ Рязанско-Козловской дороги отойдутъ,—вотъ почему управленіе этой дороги и стоитъ за лѣвобережное направленіе.

И. В. Беззубиковъ. Необходимо ходатайствовать о скорѣйшемъ проведеніи дороги.

Г. предсѣдатель. Я полтора года тому назадъ высказалъ свое мнѣніе о правобережномъ направленіи и теперь не отступаю отъ него; помимо другихъ преимуществъ, правобережная дорога оставитъ прежній привычный торговый путь на Царицынъ; направленіе-же новаго пути на Камышинъ невыгодно въ виду того, что всѣ товары, въ томъ числѣ и мануфактурные, охотнѣе пойдутъ по магистральной линіи на Царицынъ; погрузка идетъ и теперь на Форпостѣ, когда нѣтъ навигаціи, а во время навигаціи товары всегда повезутъ водою, а не по желѣзной дорогѣ; просьба о мостѣ только затруднитъ исполненіе ходатайства о желѣзной дорогѣ; если и будетъ лѣвобережная желѣзная дорога, то для перевозки товаровъ она будетъ мало удобна по дороговизнѣ тарифа.

Постановленіе комитета нами уже сообщено. (‹Астрах. Вѣстникъ› 1899 г. 13 марта № 2969).

CCLXII.

Отчеты ‹Астрах. Листка› и ‹Астрах. Вѣстника› объ общемъ собраніи членовъ Астрах. отдѣла Императорскаго россійскаго об-ва рыболовства и рыбоводства 14 марта 1899 года.

Въ отчетномъ собраніи присутствовало 45 членовъ и много постороннихъ. Предсѣдательствовалъ Астраханскій губернаторъ ген.-лейт. М. А. Газенкампфъ. Собраніе обсуждало вопросъ о соединеніи г. Астра-

хани съ желѣзнодорожною сѣтью. Чрезвычайно интересныя заявленія (преніями ихъ назвать нельзя, ибо всѣ были вполнѣ согласны по существу вопроса), вызванныя этимъ важнѣйшимъ для Астраханскаго края вообще и мѣстнаго рыболовства въ частности вопросомъ, мы сообщимъ въ слѣдующемъ №, теперь-же изложимъ только результатъ: баллотировали вопросъ 45 членовъ, изъ нихъ нѣсколько гласныхъ думы и большинство извѣстныхъ нашихъ рыбопромышленниковъ и домовладѣльцевъ (К. П. Воробьевъ, Н. Л. Николаевъ, П. П. Барановъ и др.). За направленіе желѣзной дороги по правому берегу Волги съ конечной станціей на Форпостѣ и безъ постройки моста чрезъ Волгу къ Астрахани положено было сорокъ пять шаровъ, т.-е. вопросъ рѣшенъ единогласно. («Астрах. Листокъ» 1899 г. 16 марта № 59).

Въ засѣданіи 14 марта *г-нъ предсѣдатель* просилъ собраніе обсудить вопросъ о необходимости соединенія Астрахани съ общею желѣзнодорожною сѣтью и его значеніе для самаго важнаго промысла нашего края—рыболовства и рыбной промышленности. Его превосходительство находитъ излишнимъ разъяснять собранію значеніе желѣзной дороги для Астрахани и полагаетъ, что нужно ходатайствовать о проведеніи дороги въ возможно скорѣйшемъ времени. Вмѣстѣ съ тѣмъ его превосходительство предлагаетъ обсудить вопросъ и о направленіи будущей дороги. Какъ извѣстно, предлагается два направленія: по правому берегу р. Волги, отъ Царицына къ Форпосту, и по лѣвому берегу той-же рѣки, отъ Камышина на Красный-Яръ или на Сеитовку въ Астрахань. Вопросъ: какое направленіе удобнѣе въ интересахъ рыбнаго промысла,—его превосходительство предлагаетъ рѣшить собранію.

Обсужденіе вопроса началъ *г. Сыромятниковъ*, высказавшій, что объ абсолютной необходимости соединенія Астрахани съ желѣзнодорожной сѣтью спору не можетъ быть. Что же касается до направленія дороги, то такъ какъ по правому берегу она можетъ быть выстроена скорѣе, проведеніе ея легче и стоитъ дешевле,—необходимо хлопотать о правобережномъ направленіи.

Въ томъ-же смыслѣ высказались *К. П. Воробьевъ и Н. Л. Николаевъ.*

А. А. Ждановъ просилъ Д. Ѳ. Хомутова указать преимущества одного изъ указанныхъ направленій дороги для рыбнаго промысла.

Д. Ѳ. Хомутовъ, не входя въ подробное обсужденіе вопроса, отвѣчалъ, что для промысла и рыбопромышленниковъ прежде всего интересно, чтобы тарифъ на перевозку рыбныхъ грузовъ былъ не высокъ. Между тѣмъ Рязано-Уральское общество, предлагающее проведеніе дороги по лѣвому берегу, хлопочетъ о предоставленіи ему права имѣть

особый тарифъ на зимніе рыбные грузы, именно, кажется, 50 коп. съ пуда, между тѣмъ обыкновенный тарифъ 7—9 к. съ пуда. Очевидно, что интересъ рыбнаго промысла—имѣть желѣзную дорогу, которая будетъ дешевле перевозить рыбные грузы, а слѣдовательно, отдать тому обществу, которое желаетъ вести дорогу по правому берегу.

Г. губернаторъ указываетъ, что за лѣвобережное направленіе хлопочетъ Рязано-Уральское общество, за правый-же берегъ никто не хлопочетъ, по крайней мѣрѣ о подобныхъ хлопотахъ его превосходительство ничего не знаетъ, и объ этомъ не имѣется оффиціальныхъ свѣдѣній.

Г. Сыромятниковъ. Ходятъ частные слухи, что по правому берегу будетъ строить Юго-Восточное общество.

Г. Николаевъ поясняетъ, что это только биржевой слухъ.

Г. губернаторъ предлагаетъ рыбопромышленникамъ высказаться, по какому берегу Волги они возили свои грузы и будутъ ихъ возить.

Присутствующіе въ собраніи рыбопромышленники и рыбаки отвѣчаютъ, что обычный путь грузовъ: зимній—по правому берегу, а лѣтомъ—по Волгѣ; нѣтъ основаній ждать перемѣны этого обычнаго направленія или измѣнять его искусственно.

В. Ф. Сускій указываетъ, что не только Астраханскіе рыбопромышленники возятъ свои грузы по правому берегу, но и рыбаки лѣваго берега Волги, напр., Ахтубинскіе, перевозятъ свои товары на правый берегъ, которымъ они идутъ до Царицына, а не везутъ ихъ лѣвымъ берегомъ на Камышинъ.

Это подтверждаетъ *Ф. І. Недорѣзовъ.*

Х. Н. Хлѣбниковъ. Д. Ѳ. указывалъ здѣсь на желаніе Рязано-Уральскаго общества имѣть спеціальный тарифъ для перевозки рыбныхъ грузовъ. Съ этимъ желаніемъ случилась странная вещь: сначала оно было высказано прямо въ запискѣ Рязано-Уральскаго общества, но въ дальнѣйшихъ его запискахъ оно уже не упоминается,— оно затушевано, и намъ предоставлено самимъ рѣшить, будетъ-ли такой тарифъ или нѣтъ.

Г. губернаторъ. Съ моей точки зрѣнія, если-бы тарифы были одинаковы, какъ на правой, такъ и на лѣвой дорогѣ, то я бы стоялъ за правую и прежде всего по той причинѣ, что дорогу по правому берегу можно провести скорѣе. Это, по-моему, одно изъ важныхъ условій. По правому берегу чревъ $1^1/_2$—2 года мы будемъ имѣть дорогу, по лѣвому-же, если добиваться ея, она построится очень и очень не скоро. Между тѣмъ намъ больше ждать нельзя,—чѣмъ больше мы будемъ мямлить, тѣмъ больше Астраханскихъ грузовъ отойдетъ на другія дороги. Кромѣ того,—повторяю то, что я говорилъ въ рыбномъ комитетѣ,—торговлю нельзя сбивать съ того привычнаго пути, которымъ она отправляетъ и получаетъ товары; нельзя взять торговлю за шиворотъ и повернуть ее на новый путь. Я слышалъ еще, что вопросъ о

трудности проведенія дороги — вещь второстепенная; говорятъ, что при современныхъ успѣхахъ техники будутъ легко побѣждены всѣ трудности. Въ данномъ случаѣ я не могу съ этимъ согласиться: техникой нельзя остановить разливы рѣкъ, половодье и т. д. Мы-же знаемъ, что по лѣвому берегу отъ Краснаго-Яра или Сеитовки до Астрахани расположена цѣлая масса рѣкъ, рѣчекъ, ериковъ и ильменей, изъ которыхъ р. Бузанъ очень широка. Техника тутъ ничего сдѣлать не можетъ, кромѣ постройки множества мостовъ или дамбы протяженіемъ въ 40 верстъ. Предъ нами примѣръ Казанской дороги: мнѣ самому случалось ѣздить по этой дорогѣ, и вотъ 40 верстъ отъ Зеленаго дола до Казани я ѣхалъ на лошадяхъ 11 часовъ параллельно съ затопленнымъ полотномъ жел. дороги. Если тамъ ничтожный ручей составлялъ такія затрудненія, то что-же сдѣлаетъ масса рѣкъ, да еще такихъ, какъ Бузанъ, эти Болды, Рычи, Рычаны и т. д. Вы, вѣроятно, всѣ читали о тѣхъ крайнихъ неудобствахъ, которыя приходится переносить пассажирамъ при переправахъ чрезъ Волгу на Казанской дорогѣ,— боюсь, что то же придется испытывать и намъ въ пути между Астраханью и Краснымъ-Яромъ или Сеитовкой.

В. И. Склабинскій указываетъ, что займище у Камышина, заливаемое полой водой, тянется на 7 верстъ. Здѣсь тоже необходима дамба, а стало быть неудобства, указанныя его превосходительствомъ, будутъ еще больше.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Когда-то я имѣлъ промысла въ Красноярскомъ районѣ. Бывало, весной, еще далеко до наступленія половодья, приходилось ѣздить изъ Краснаго-Яра въ Астрахань сухимъ путемъ. Способъ передвиженія былъ одинъ—верхомъ, но на множествѣ ериковъ приходилось становиться на колѣни на сѣдло лошади, чтобы переправиться съ одного берега на другой. Въ полую-же воду и теперь изъ Краснаго-Яра, да все равно и изъ Сеитовки, ѣздятъ прямо—на Астраханскій соборъ. Нужно подумать: какъ проведутъ тутъ дорогу?

Г. губернаторъ задаетъ вопросъ: по какому пути пойдутъ грузы лѣтніе при существованіи желѣзной дороги? Не пойдутъ-ли они по водѣ?

Х. Н. Хлѣбниковъ. Ни въ какомъ случаѣ. Никто изъ рыбаковъ не станетъ отсылать грузъ водой, потому что проще и удобнѣе везти его по желѣзной дорогѣ. Мнѣ лучше погрузить его здѣсь и отправить прямымъ путемъ къ мѣсту назначенія, а не перевозить съ перегрузками. Для этого нужны особыя затраты, приказчики и т. д. Вотъ именно поэтому я и заключаю, что лѣвая желѣзная дорога—фантазія, и лица, стоящія за это направленіе, вовсе не хотятъ имѣть дороги. Но долженъ сказать, что нужно просить, что-бы правобережная дорога непремѣнно оканчивалась станціей въ Атаманской станицѣ, иначе конечная станція можетъ быть въ Карантинномъ, что будетъ въ высшей степени не удобно. Неудобно и не слѣдуетъ также хлопотать о соединеніи Астрахани съ Форпостомъ—мостомъ. Нужно принять во

вниманіе, что мостъ на быкахъ у насъ будетъ стоить дороже Александровскаго, почти то же, что будетъ стоить и проведеніе всей желѣзной дороги. Кромѣ того, Астрахань стоитъ ниже уровня полой воды, даже при небольшомъ ея подъемѣ,—отчего она и ограждена валами, поэтому мостъ придется дѣлать высокій, съ откосами, которые будутъ стоить громадныхъ денегъ. Другого рода мостъ—плавучій разводной—будетъ стоить дешевле, но онъ крайне затруднитъ движеніе того множества паровыхъ и парусныхъ судовъ, которыя теперь двигаются по Волгѣ у Астрахани. Да и какъ просить о мостѣ? Астрахань сама ничего не производитъ и не отпускаетъ; получаетъ только хлѣбъ и мануфактурные товары,—неужели же для этого нуженъ мостъ? Просить же моста только для удобства пассажировъ по меньшей мѣрѣ стыдно.

В. И. Склабинскій. Считаю нужнымъ къ словамъ Х. Н. Хлѣбникова въ рыбномъ комитетѣ относительно будущности нашего рыбнаго промысла, все болѣе стремящагося къ эксплоатаціи частиковой рыбы, сбываемой на югъ, добавить слѣдующую справку:

	1850 г.	*1874 г.*	*1896 г.*
красн. рыба.	2.000,000 п.	995,000 п.	1.675,500 п.
бѣлорыбица	60,000 »	32,000 »	46,260 »
лосось.	40,000 »	33,000 »	36,500 »
судакъ	2.500,000 »	2.650,000 »	5.325,000 »
лещъ	1.200,000 »	1.375,000 »	525,000 »
сазанъ	200,000 »	200,000 »	1.777,000 »
сельди	3.250,000 »	3.000,000 »	7.500,000 »
остальн. частик. рыбы .	1.602,000 »	1.545,000 »	13.654,000 »
въ томъ числѣ воблы .	250,000 »	600,000 »	6.600,000 »

Отсюда видна судьба нашего промысла: усиливается добыча дешевой рыбы, требующей и дешеваго пути къ главнымъ мѣстамъ ея сбыта—въ южную часть Россіи и за-границу.

Д. Ѳ. Хомутовъ. Обращаю вниманіе собранія на то обстоятельство, о которомъ я говорилъ въ рыбномъ комитетѣ, это—загражденіе цѣлой сѣти протоковъ и ериковъ (при лѣвобережномъ направленіи дороги) мостами и дамбами. Такія прегражденія, несомнѣнно, вредны для рыболовства, уменьшая площадь нерестныхъ озеръ и препятствуя входу въ нихъ рыбы. Обществу рыболовства слѣдуетъ обратить на это вниманіе и это обстоятельство подчеркнуть, какъ несомнѣнно важное для рыбнаго промысла.

Собраніе съ этимъ мнѣніемъ Д. Ѳ. вполнѣ согласилось. Результатъ баллотировки читателямъ извѣстенъ: всѣ 45 членовъ единогласно высказались за правобережную дорогу. Кромѣ того, собраніе просило Х. Н. Хлѣбникова принять на себя трудъ быть представителемъ отдѣла въ Петербургѣ при обсужденіи вопроса о желѣзной дорогѣ и ея направленіи.

Х. Н. Хлѣбниковъ. Я высказалъ свой взглядъ и отъ него не отступлю, поэтому буду представителемъ только при томъ условіи, что и вы, г-да, согласны съ нимъ.

Голоса. Согласны! Покорнѣйше просимъ!! («Астрах. Листокъ» 1899 г. 17 марта № 60).

---

14 марта, въ помѣщеніи дворянскаго собранія, состоялось общее собраніе членовъ Астраханскаго отдѣла Императорскаго россійскаго об-ва рыболовства и рыбоводства.

По вопросу о соединеніи Астрахани желѣзною дорогою съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ первымъ высказался его пр—во г. губернаторъ, указавъ на то, что дорога нужна какъ можно скорѣе, и которая изъ нихъ наиболѣе скоро осуществима, о той и нужно хлопотать. Затѣмъ его пр—во сказалъ, что торговлю нельзя поворачивать на свой ладъ произвольно: она имѣетъ свои привычные пути. Указавъ, затѣмъ, на трудность проведенія дороги по лѣвому берегу, его пр—во сослался, какъ на примѣръ, на дорогу отъ Зеленаго Дола до Казани и добавилъ: что-же будетъ здѣсь, если тамъ съ ручейкомъ справиться не могутъ?

Х. Н. Хлѣбниковъ. Лѣвобережная дорога фантазія; прося дорогу по правой сторонѣ, надо ходатайствовать, чтобы довести ее до Атаманской станицы и чтобы вокзалъ былъ на той сторонѣ. Далѣе Х. Н. Хлѣбниковъ заявилъ, что возбуждался вопросъ о соединеніи Форпоста съ Астраханью мостомъ, но мостъ этотъ обойдется дороже, чѣмъ Александровскій, и потому едва-ли его дадутъ. Да и какъ просить о мостѣ, когда изъ Астрахани не вывозится никакого товара, просить же для одного пассажирскаго движенія—безсовѣстно. Вообще не надо вводить въ дѣло усложняющихъ обстоятельствъ.

Д. Ѳ. Хомутовъ высказался въ томъ смыслѣ, что при проведеніи дороги по лѣвому берегу дамбами преградится свободное движеніе рыбы въ протокахъ, что вредно для нереста. Это обстоятельство, по мнѣнію г. Хомутова, слѣдуетъ особенно подчеркнуть. Затѣмъ Д. Ѳ. Хомутовъ указалъ, какое разрушающее дѣйствіе имѣетъ полая вода на земляныя сооруженія и въ примѣръ привелъ, что крестьяне одного села соорудили валъ стоимостью въ 22 т. р., но онъ въ продолженіе 3 часовъ былъ снесенъ на «нѣтъ».

Послѣ преній приступлено было къ баллотировкѣ вопроса о направленіи желѣзной дороги. Поставленъ былъ ящикъ съ двумя записками: «правая» и «лѣвая». За правобережное направленіе оказалось 45 шаровъ, за лѣвобережное—ни одного.—Представителемъ отъ мѣстнаго отдѣла об-ва рыболовства въ комиссію при министерствѣ въ Петербургъ избранъ Х. Н. Хлѣбниковъ съ тѣмъ, чтобы ходатайствовать о правобережномъ направленіи и чтобы дорога была доведена до Атаманской станицы. («Астрах. Вѣстникъ» 1899 г. 16 марта № 2971).

ЗАПИСКА

уполномоченныхъ Астраханской городской думы по вопросу о наивыгоднѣйшемъ направленіи желѣзной дороги, имѣющей соединить г. Астрахань съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ.

Вопросъ о желѣзной дорогѣ, имѣющей связать г. Астрахань съ общею сѣтью желѣзнодорожныхъ путей Имперіи, не переставалъ быть предметомъ общаго вниманія въ теченіе послѣднихъ 25-ти лѣтъ. Въ обсужденіи его принимали живое участіе общественныя управленія г.г. Астрахани, Царицына, Камышина, Саратова, мѣстная печать и всѣ болѣе или менѣе заинтересованныя группы населенія; затѣмъ, неоднократно возбуждались предъ Правительствомъ соотвѣтствующія ходатайства Астраханской городской думою, биржевымъ комитетомъ и мѣстнымъ дворянствомъ, подкрѣпляемыя всеподданнѣйшими докладами Астраханскихъ губернаторовъ. Кромѣ того, существенно заинтересованныя въ осуществленіи предпріятія двѣ большія акціонерныя компаніи, въ лицѣ обществъ Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ и Рязанско-Уральскаго, также представляли Правительству подробныя записки и разработанные проекты по тому-же вопросу.

Съ другой стороны, Правительство, въ лицѣ особаго присутствія при Комитетѣ Министровъ, еще въ 1894 году въ принципѣ признало неотложную необходимость желѣзнодорожнаго пути къ Астраханскому порту. Но такъ какъ Астрахань возможно соединить съ общею сѣтью дорогъ по двумъ направленіямъ: по лѣвому берегу Волги, черезъ Камышинъ, и по правому берегу отъ Форпоста, чрезъ Царицынъ, то частный вопросъ о направленіи, по мѣстнымъ условіямъ имѣющій громадное значеніе для края, естественно выдвинулся на первый планъ, внеся, къ сожалѣнію, разномыслiе и неустойчивость во взглядахъ въ среду мѣстныхъ заинтересованныхъ группъ. Такимъ образомъ дѣло затормозилось.

Нынѣ неопредѣленность положенія еще болѣе усложняется отъ того, что мнѣнія двухъ Астраханскихъ губернаторовъ по тому же вопросу также раздѣлились: въ то время какъ генералъ-лейтенантъ Н. Н. Тевяшевъ энергично отстаивалъ лѣвобережное направленіе, генералъ-лейтенантъ М. А. Газенкампфъ столь же опредѣленно высказался въ пользу правобережнаго направленія.

Если-же присоединить къ сему то обстоятельство, что г. директоръ желѣзнодорожнаго департамента въ бесѣдѣ съ представителями города высказался противъ лѣвобережнаго направленія, не смотря на то, что

направленіе это, согласно первоначально выработанному желѣзнодорожнымъ комитетомъ плану сѣти Заволжскихъ дорогъ, одно время пользовалось нѣкоторымъ вниманіемъ, то слѣдуетъ опасаться, что проектъ дороги по лѣвому берегу, въ осуществленіи коего, какъ будетъ показано ниже, существеннымъ образомъ заинтересованы городъ, край и наиболѣе важные виды мѣстной промышленности, встрѣтитъ сильную оппозицію.

Между тѣмъ, по всей справедливости, нужды эти, на этотъ разъ— по крайней мѣрѣ, заслуживаютъ серьезнаго вниманія, такъ какъ въ прошломъ всѣ желѣзнодорожныя комбинаціи, имѣвшія цѣлью улучшеніе сношеній съ юго-восточными рынками, были осуществлены при полномъ игнорированіи жизненныхъ интересовъ г. Астрахани.

Нижеслѣдующія цифровыя данныя и соображенія свидѣтельствуютъ въ пользу такого заключенія.

Издавна значительная часть торговыхъ сношеній Россіи съ Персіею и Средней Азіей направлялась черезъ Астрахань. Но, будучи въ началѣ единственнымъ, а потомъ однимъ изъ важнѣйшихъ посредниковъ въ торговыхъ операціяхъ съ этими рынками, Астрахань, съ проведеніемъ желѣзныхъ дорогъ на Баку, а затѣмъ на Петровскъ, вынуждена была уступить большую часть былыхъ своихъ торговыхъ оборотовъ новымъ конкурентамъ.

На основаніи данныхъ департамента таможенныхъ сборовъ, развитіе торговли Россіи съ Персіей вообще и ходъ торговыхъ сношеній съ этою страною черезъ Астрахань, за періодъ времени съ 1886 по 1896 годъ представляются въ слѣдующемъ видѣ:

Ходъ торговли Россіи съ Персіей въ общемъ результатѣ.			Ходъ торговыхъ сношеній съ Персіей черезъ Астраханскій портъ.		
Годы.	Въ милліонахъ рублей.		Годы.	Въ милліонахъ рублей.	
	Вывозъ.	Привозъ.		Вывозъ.	Привозъ.
1886	6,1	10,3	1886	2,1	3,2
1887	7,9	9,1	1887	2,0	3,2
1888	9,0	11,3	1888	1,7	3,8
1889	8,8	11,6	1889	1,7	3,6
1890	10,9	10,8	1890	—	3,2
1891	10,0	9,9	1891	1,4	3,1
1892	11,3	15,9	1892	2,1	3,5
1893	11,9	13,9	1893	1,8	4,1
1894	12,2	11,3	1894	1,7	3,3
1895	14,2	19,0	1895	1,2	2,9
1896	14,5	17,5	1896	0,5	2,6

Очевидно, что въ то время, какъ торговый оборотъ съ Персіей, въ теченіе послѣднихъ 20-ти лѣтъ, въ общемъ увеличился въ два раза, размѣры торговыхъ сношеній съ этою страною черезъ Астраханскій портъ почти во столько-же разъ уменьшились.

Съ другой стороны возрастаніе товарнаго движенія изъ Средней Азіи черезъ Астрахань (въ 1886 г. привезено 76 тыс. пуд. хлопка, въ 1896 г. нѣсколько болѣе 2 милл. пудовъ) представляется далеко непропорціональнымъ общему росту торговыхъ сношеній русскаго рынка съ азіатской окраиной; выгодами развитія здѣсь, какъ и въ первомъ случаѣ, въ ущербъ Астрахани воспользовались тѣ-же конкуренты: Баку и Петровскъ.

Такимъ образомъ, съ проведеніемъ двухъ вышеупомянутыхъ желѣзнодорожныхъ линій частные интересы г. Астрахани, а вмѣстѣ съ тѣмъ и Астраханскаго края, два раза уже были принесены въ жертву нуждамъ общеимперской торговли. Такъ случилось прежде, въ виду предстоявшей необходимости разрѣшенія важныхъ общенародныхъ и государственныхъ задачъ, и Астрахань безъ протеста подчинилась необходимости.

Но теперь въ отношеніи проектируемой по двумъ направленіямъ желѣзной дороги Астрахань находится въ иномъ положеніи, и по обстоятельствамъ дѣла такой необходимости уже не предвидится.

Нужды, съ годами возрастающаго, товарнаго движенія черезъ Астраханскій портъ въ достаточной мѣрѣ обслуживаются Волжскимъ рѣчнымъ судоходствомъ, соотвѣтственно увеличивающимъ свои размѣры.

Годы.	Товарооборотъ Астраханскаго порта въ миліонахъ пудовъ.	Число судовъ, перевозящихъ грузы по Волгѣ отъ Астрахани.			
		Буксирныхъ пароходовъ.	Товарныхъ барокъ.	Другихъ судовъ.	Число судорабочихъ.
1880	17,0	68	840	261	17141
1893	188,5	815	1880	2719	46700
1898	316,4	884	3215	2807	58700

При такихъ условіяхъ и въ виду дешевизны рѣчнаго фрахта, желѣзная дорога изъ Астрахани могла бы оказать лишь второстепенную услугу транзитной торговлѣ, принимая въ зимніе мѣсяцы сравнительно небольшое количество грузовъ. ежегодно остающихся на складахъ въ городѣ, за прекращеніемъ навигаціи; большая же ихъ часть, по прежнему, будетъ перевозиться рѣчнымъ путемъ.

Въ виду изложеннаго, проектируемая желѣзная дорога, пройдетъ-ли она по правому, или по лѣвому берегу, прежде всего будетъ имѣть

мѣстное значеніе и, въ качествѣ таковой, необходимо должна отвѣчать наибольшему количеству наиболѣе важныхъ мѣстныхъ интересовъ.

Само собою разумѣется, что, въ соотвѣтствіи съ этимъ, выборъ направленія дороги также долженъ быть произведенъ лишь сообразно требованіямъ первенствующихъ интересовъ Астраханскаго края.

Которое же изъ двухъ предлагаемыхъ направленій: отъ Форпоста до Царицына, по правому берегу Волги, или отъ Астрахани къ Камышину, черезъ слободу Николаевскую, по лѣвому берегу, — наиболѣе соотвѣтствуетъ интересамъ г. Астрахани, транзитной торговли, Астраханскаго края, нуждамъ наиболѣе важныхъ видовъ мѣстной промышленности—фабрично-заводской, соледобыванія, рыболовства, скотоводства и вмѣстѣ съ тѣмъ интересамъ казны?

Для разрѣшенія настоящаго вопроса необходимо разсмотрѣть роль и значеніе каждаго изъ вышепоименованныхъ факторовъ въ отдѣльности.

АСТРАХАНЬ.

Въ качествѣ портоваго города, Астрахань непрерывно развивается, пріобрѣтая съ каждымъ годомъ все большее и большее значеніе. По регистраціи мѣстной таможни, портовый товарооборотъ въ теченіе послѣднихъ 25 лѣтъ увеличился съ 600 тысячъ пудовъ (въ 1873 г.) до 316,4 милліоновъ пудовъ (въ 1898 г.), т. е. болѣе чѣмъ въ 500 разъ; за то же время Астраханскій торговый флотъ возросъ до колоссальныхъ размѣровъ, нынѣ заключая въ себѣ 1131 паровыхъ судовъ, 3269 товарныхъ баржей и 5258 другихъ судовъ съ служебнымъ и рабочимъ персоналомъ въ количествѣ до 60,000 человѣкъ.

На ряду съ этимъ городъ постепенно пріобрѣлъ важное значеніе въ качествѣ складочнаго пункта для многихъ милліоновъ пудовъ транзитныхъ грузовъ, по преимуществу персидскихъ и средне-азіатскихъ товаровъ, а также продуктовъ мѣстной добывающей промышленности, ставъ въ то же время крупнымъ центромъ оптовой торговли для всего Астраханскаго края. На сколько дѣятельность послѣдняго рода составляетъ основу его экономической жизни и благосостоянія, въ достаточной степени выясняется изъ нижеслѣдующаго анализа городскихъ доходовъ.

По смѣтѣ на 1899 г., доходы города исчислены въ суммѣ 806,098 руб., въ томъ числѣ ожидается поступленій, непосредственно связанныхъ съ торговыми и главнымъ образомъ складочными операціями,— а именно: сборовъ съ торговли и промысловъ 23,335 р., патентнаго сбора 18,116 р., съ заведеній трактирнаго промысла 60,000 р., ластоваго сбора съ морскихъ судовъ 1,845 руб., за совершеніе торговыхъ актовъ 7,756 руб., съ городскихъ вѣсовъ 12,000 руб., отъ

аренды пристаней со складами для товаровъ 114,668 руб., отъ городскихъ торговыхъ помѣщеній и складовъ для товаровъ 267,802 руб.; всего же по этой статьѣ 505,522 р., т. е. болѣе $^{6}/_{10}$ общей суммы обыкновенныхъ городскихъ доходовъ; въ то же время оцѣночный сборъ составляетъ всего лишь $^{1}/_{8}$, а доходъ съ земельныхъ оброчныхъ статей немного болѣе $^{2}/_{100}$ общей суммы городскихъ доходовъ.

Такое соотношеніе статей бюджета въ высшей степени характерно для Астрахани и существеннымъ образомъ отличаетъ ее отъ другихъ крупныхъ поволжскихъ городовъ, живущихъ въ значительной долѣ за счетъ доходовъ съ городскихъ земель и суммъ оцѣночнаго сбора: такъ, Саратовъ, напримѣръ, получаетъ ежегодно болѣе 300,000 руб. съ земель, расположенныхъ за чертой города, а въ Нижнемъ-Новгородѣ на 100 руб. обыкновенныхъ доходовъ приходится 17,1% оцѣночнаго сбора (см. Статистич. Временникъ Росс. Имперіи). Продолжая далѣе выясненіе размѣровъ торговой дѣятельности г. Астрахани, нельзя не остановиться на громадной цифрѣ оборотовъ организованныхъ ею торговыхъ предпріятій. По разсчету, произведенному Казенной Палатой въ 1897 г., въ городѣ числилось 790 гильдейскихъ предпріятій съ годовымъ оборотомъ въ суммѣ 33,4 милл. руб. съ прибылью въ 3,8 милл. руб. и 1184 негильдейскихъ предпріятій съ оборотомъ въ 9,1 милл. р. и прибылью до 1 милл. рублей.

Въ связи съ развитіемъ транзита, торговли и складочныхъ операцій, городскія недвижимыя имущества пріобрѣли громадную цѣнность: продажная цѣна квадратной сажени усадебныхъ участковъ на окраинахъ города нынѣ колеблется отъ 5 до 8 руб., въ торговыхъ же частяхъ достигаетъ 100—150 руб. По городской оцѣнкѣ, стоимость недвижимаго имущества опредѣлена на 1897 годъ въ суммѣ 18,81 милл. руб.; но, принимая во вниманіе условность городской оцѣнки, основанной на капитализаціи чистаго дохода, цифру эту должно признать далеко несоотвѣтствующей дѣйствительной стоимости имуществъ и для опредѣленія таковой надлежитъ употребить другой пріемъ, основанный на данныхъ статистики страхованія.

По свѣдѣніямъ Казенной Палаты, изъ общаго числа 7,268 имуществъ—1,408 имуществъ были застрахованы къ 1 января 1897 г. въ суммѣ 12,81 милл. руб.; слѣдуетъ замѣтить, что группа эта типична, такъ какъ въ нее вошли наравнѣ съ дорогими имуществами имущества средней стоимости и малоцѣнныя, и потому можетъ служить образцомъ для опредѣленія дѣйствительной стоимости. Вслѣдствіе этого страховая оцѣнка остальныхъ недвижимыхъ имуществъ, по тому же разсчету, выразится въ суммѣ 42 милл. руб.; но такъ какъ страховая оцѣнка составляетъ не болѣе $^{3}/_{4}$ дѣйствительной, то дѣйствительная стоимость всей массы строеній въ сущности составитъ сумму

въ 56 милл. руб.; съ прибавкой же стоимости усадебныхъ участковъ, умѣренно оцѣниваемыхъ въ 12 милл. руб. (3 милл. квадр. саж. по 4 руб.), городъ долженъ быть оцѣненъ въ 68 милл. рублей.

Въ виду указанныхъ особенностей г. Астрахань находится въ исключительномъ положеніи въ отношеніи вопроса о выборѣ направленія желѣзной дороги.

Затративъ десятки милліоновъ руб. на оборудованіе товарныхъ складовъ, торговыхъ помѣщеній, пристаней и другихъ приспособленій, городъ, естественно, заинтересованъ въ томъ, чтобы и на будущее время за нимъ сохранилось значеніе складочнаго пункта для транзитныхъ и мѣстныхъ товаровъ.

Между тѣмъ съ проведеніемъ желѣзной дороги по правому берегу, къ Форпосту, городу прежде всего будетъ нанесенъ ударъ именно въ этомъ отношеніи.

Если вспомнить, что желѣзная дорога, по мѣстнымъ условіямъ, будетъ служить лишь дополненіемъ судоходству, что всѣ товары, подвозимые по Каспійскому морю въ концѣ навигаціи, съ наступленіемъ зимы отправятся не иначе какъ по желѣзной дорогѣ, то приходится заключить, что естественнымъ и необходимымъ послѣдствіемъ правобережнаго направленія будетъ немедленное перенесеніе на Форпостъ товарныхъ пристаней, рыбныхъ и другихъ складовъ, въ цѣляхъ устраненія излишнихъ расходовъ по перегрузкѣ и доставкѣ громадныхъ партій товаровъ изъ Астрахани къ полотну желѣзной дороги. Предполагать же противное, т. е. чтобы товароотправители согласились, при такихъ условіяхъ, въ интересахъ города и въ явный ущербъ себѣ, подвозить по прежнему товары къ Астрахани и затѣмъ значительную часть ихъ снова доставлять на Форпостъ, нѣтъ ни малѣйшихъ основаній. Затѣмъ, вслѣдъ за пристанями и складами туда же неизбѣжно должны будутъ перейти и торговыя конторы, такъ какъ присутствіе руководителей торговаго дѣла въ пунктѣ, избранномъ для отправки и полученія товаровъ, окажется безусловно необходимымъ.

Чтобы составить себѣ приблизительное понятіе о тѣхъ, не поддающихся точному подсчету, потеряхъ, которыя понесетъ въ такомъ случаѣ городъ и его 117-ти тысячное населеніе, слѣдуетъ принять во вниманіе, что съ перенесеніемъ однихъ только товарныхъ пристаней, приносящихъ нынѣ ежегодно 114,688 р. дохода, у города отнимается имущество, по капитализаціи изъ 4% стоющее около 3 милл. руб., да почти на такую же, если не большую, сумму будутъ обезцѣнены всевозможные товарные склады.

Но на этомъ не остановится процессъ раззоренія Астрахани.

Въ настоящее время въ городѣ организовано нѣсколько тысячъ торговыхъ предпріятій, разсчитанныхъ главнымъ образомъ на удовле-

твореніе нуждъ многочисленнаго ловецкаго населенія, время отъ времени прибывающаго въ Астрахань для сдачи рыбныхъ товаровъ, разсчета съ крупными фирмами и тутъ же, по полученіи денегъ, производящаго всѣ необходимыя покупки. Очевидно, что, съ перенесеніемъ рыбныхъ складовъ и конторъ на Форпостъ, ловцамъ выгоднѣе будетъ тамъ же производить и закупки, вслѣдствіе чего туда же перейдетъ и большая часть упомянутыхъ торговыхъ предпріятій. Все это тотчасъ же отразится паденіемъ не только городскихъ доходовъ, но и заработковъ кореннаго Астраханскаго населенія.

Далѣе, процессъ перемѣщенія указанныхъ видовъ дѣятельности будетъ необходимо сопровождаться уменьшеніемъ числа жителей, что въ свою очередь повлечетъ за собою еще большее обезцѣненіе недвижимыхъ имуществъ.

Въ нашей желѣзнодорожной практикѣ не было случая, чтобы городъ былъ обойденъ желѣзной дорогой при условіяхъ, подобныхъ тѣмъ, какія будутъ имѣть мѣсто, въ случаѣ проведенія линіи по правому берегу. Но, судя по аналогіи съ тѣмъ, что произошло съ Дубовкой, послѣ проведенія Грязе-Царицынской дороги, гдѣ вслѣдствіе этого торговля перешла въ Царицынъ, а цѣнность имуществъ упала на 250%, наконецъ по аналогіи съ тѣмъ, что происходитъ съ большими торговыми селами и посадами, въ такихъ случаяхъ на $^3/_4$ переселяющимися къ полотну желѣзной дороги, не трудно заранѣе предсказать, что Астраханскія недвижимыя имущества, при правобережномъ направленіи дороги, потеряютъ, по крайней мѣрѣ, половину своей стоимости, такъ что потеря въ этомъ отношеніи будетъ измѣряться десятками милл. рублей.

Такимъ образомъ, не подлежитъ ни малѣйшему сомнѣнію, что проведеніе желѣзной дороги по правому берегу не только будетъ стоять въ полномъ противорѣчіи съ жизненными интересами г. Астрахани, но, подрывая въ конецъ основы ея благосостоянія, обѣщаетъ совершенно раззорить нынѣ цвѣтущій и богатый городъ. Такой результатъ едва ли совпадалъ бы съ государственными интересами.

Въ виду изложеннаго, согласіе города на проектъ Юго-Восточнаго общества могло бы быть приравнено къ самоубійству.

ТРАНЗИТЪ.

Приступая къ изслѣдованію вопроса о наивыгоднѣйшемъ направленіи желѣзной дороги для нуждъ транзита, необходимо прежде всего выяснить, какова будетъ связь Астрахани и Астраханскаго края, при обоихъ направленіяхъ, съ наиболѣе важными рынками, въ отношеніи разстоянія и тарифныхъ ставокъ.

Слѣдующая таблица имѣетъ цѣлью отвѣтить на этотъ вопросъ:

Направленіе.	Отъ Астрахани до станціи *)	Версты черезъ Царицынъ.	Версты черезъ Камышинъ.	+ — въ лѣвобережномъ направленіи.	Разница въ копейкахъ съ пуда, на тарифныхъ ставкахъ, для товаровъ, въ лѣвобережномъ направленіи.							
					Соль + —	Скотъ + — (по вагон. въ руб.)	Шерсть + — (по вагон. въ руб.)	Рыба + —	Хлопокъ + —	Керосинъ + —	Фруктъ + —	Кожа + —
								отъ до				
На сѣверъ	Москва . .	1401	1333	+ 68	+ 1,04	+ 6,80	+ 1,13	+0,91 3,03	+ 0,85	+ 0,81	+ 1,13	+ 3,03
	С.-Петерб.	2014	1946	+ 68	—	+ 6,80	+ 1,35	+0,34 2,25	+ 1,51	+ 0,76	+ 0,56	+ 2,25
	Балашевъ .	817	692	+125	+ 1,92	+12,50	+ 2,09	+1,07 5,90		+ 1,50	+ 5,21	+ 5,90
	Ртищево . .	940	815	+125	+ 1,92	+12,50	+ 2,09	+1,67 5,90		+ 1,50	+ 5,20	+ 5,90
	Пенза . . .	1086	961	+125	+ 1,93	+12,50	+ 2,08	+1,67 2,89		+ 2,23	+ 5,21	+ 2,89
	Торбѣево .	1348	1223	+125	+ 1,93	+12,50	+ 2,09	+1,67 5,55		+ 2,35	+ 2,19	+ 5,55
	Сасово. . .	1387	1316	+ 71	+ 1,09	+ 7,10	+ 1,19	+0,95 3,15		+ 0,85	+ 1,19	+ 3,15
	Моршанскъ	1228	1160	+ 68	+ 1,04	+ 6,80	+ 1,14	+1,05 3,20		+ 1,56	+ 2,14	+ 3,02
На западъ	Смоленскъ .	1602	1569	+ 33		+ 3,30	+ 0,55	+0,08 0,47	+ 0,74	+ 0,39	+ 0,55	+ 0,08
	Минскъ . .	1908	1881	+ 27		+ 2,70	+ 0,67	+0,13 1,12	+ 0,60	+ 0,33	+ 0,22	+ 1,12
	Рига. . . .	2178	2146	+ 32	+0,40	+ 3,20	+ 0,75	+0,16 1,24	+ 0,46	+ 0,25	+ 0,27	+ 1,24
	Либава . .	2348	2316	+ 32		+ 3,20	+ 1,75	+0,16 1,24	+ 0,54	+ 0,25	+ 0,27	+ 1.24
	Вержболово	2268	2242	+ 26		+ 2,60	+ 0,61	+0,13 1,01	+ 0,43	+ 0,20	+ 0,22	+ 1,01
На юг.-зап.	Варшава . .	2322	2366	— 44	Соль не отправл.	— 4,40	— 1,03	—0,22 1,71	— 0,74	— 0,35	— 0,37	— 1,71
	Лодзь . . .	2461	2505	— 44		— 4,40	— 1,03	— 0,22 1,71	— 0,73	— 0,85	— 1,28	— 1,71
На югъ	Кіевъ . . .	1702	1744	— 42		— 4,29	— 0,70	—0,30 1,75		— 0,51	— 0,70	— 1,75
	Харьковъ .	1278	1320	— 48		— 4,80	— 0,70	—0,56 1,87		— 0,75	— 0,70	— 1,87

*) Разстояніе отъ Астрахани до Царицына принято въ 390 вер. и до Камышина въ 439 верстъ.

Такимъ образомъ, изъ сопоставленія двухъ направленій явствуетъ, что по лѣвобережному направленію сѣверные рынки ближе къ Астрахани на 68—125 верстъ, западные на 26—33 версты, а центральные занимаютъ между ними среднее положеніе; рынки же южные и юго-западные далѣе, по сравненію съ правобережнымъ направленіемъ, на 42—48 верстъ. Соотвѣтственно разницѣ разстояній, провозъ транзитныхъ грузовъ и продуктовъ мѣстной промышленности къ сѣвернымъ, центральнымъ и западнымъ рынкамъ, въ большинствѣ случаевъ, будетъ значительно дешевле по лѣвобережному направленію и нѣсколько дороже только для товаровъ, слѣдующихъ въ районы южныхъ и юго-западныхъ областей. Затѣмъ, лѣвобережное направленіе дастъ кратчайшее разстояніе (на сотни верстъ) къ важнѣйшимъ Волжскимъ городамъ и ко всѣмъ рынкамъ Заволжскаго района.

Выше было объяснено, что нужды транзита, въ ихъ существенной части, нынѣ вполнѣ удовлетворительно обслуживаются Волгой и что въ будущемъ, при осуществленіи желѣзнодорожнаго пути, транзитные грузы все же будутъ пользоваться, главнымъ образомъ, воднымъ путемъ, какъ болѣе дешевымъ, а потому и болѣе выгоднымъ.

При такихъ условіяхъ по желѣзной дорогѣ пойдутъ лишь срочные грузы, требующіе быстраго передвиженія, какъ фрукты, напримѣръ, или рыбные продукты, а также небольшое количество товаровъ, ежегодно запаздывающихъ прибытіемъ къ порту и потому остающихся на зиму на складахъ въ г. Астрахани. Но тѣхъ и другихъ, во всякомъ случаѣ, наберется сравнительно немного. Положеніе это одинаково признается проектами обоихъ, спорящихъ о концессіи, желѣзнодорожныхъ обществъ.

Вслѣдствіе этого для нуждъ транзитной торговли желѣзная дорога будетъ имѣть второстепенное значеніе, являясь лишь легкимъ подспорьемъ главному пути. Съ этой точки зрѣнія нужды транзита не должны были бы вліять на выборъ направленія дороги. Тѣмъ не менѣе мы разсмотримъ ихъ съ этой стороны, такъ какъ въ аргументаціи нѣкоторыхъ сторонниковъ правобережнаго направленія онѣ фигурируютъ подъ громкимъ и несвойственнымъ имъ именемъ «интересовъ крупной торговли».

Теперь необходимо выяснить, въ какомъ направленіи совершается товародвиженіе, имѣющее исходнымъ пунктомъ Астраханскій портъ.

По даннымъ мѣстной таможни, въ теченіе навигаціи 1898 года къ Астрахани было привезено каботажемъ 288.259,113 пуд. разныхъ товаровъ на 86.659,895 руб. объявленной цѣнности. Въ томъ числѣ важнѣйшихъ грузовъ поступило: нефтяныхъ остатковъ 249,73 милл. пуд. стоимостью въ 20,35 милл. руб.; керосину 27,13 милл. пуд. на сумму 21,03 милл. руб.; около $2^1/_2$ милл. пуд. бензину, соляроваго и

другихъ нефтяныхъ маслъ на 991 тыс. руб.; хлопка 2,24 милл. пуд. на 18,88 милл. руб.; вина 302 тыс. пудовъ, фруктовъ 1,37 милл. пуд. на 3,20 милл. руб.; шерсти 306 тыс. пудовъ цѣнностью въ 1,66 милл. руб.; пушного товара 68,4 тыс. пудовъ на сумму 8,33 милл. руб.; кожъ и овчинъ на 2,16 милл. руб.; рыбныхъ грузовъ 2,12 милл. пуд.

Куда же идутъ эти товары?

Керосинъ, составляющій наиболѣе цѣнную часть нефтяныхъ продуктовъ, направляется въ Россію 3-мя путями: чрезъ Батумъ, Петровскъ и Астрахань. Соотношеніе этихъ пунктовъ таково: въ 1898 г. вывезено чрезъ Батумъ 59,16 милл. пудовъ, черезъ Петровскъ 5,4 милл. пуд. и чрезъ Астрахань 27,3 милл. пуд. При посредствѣ 1-го и 2-го пунктовъ обслуживаются заграничный рынокъ и наши южный, юго-западный, а отчасти и западный край.

Такимъ образомъ, керосинъ, направляющійся чрезъ Астрахань, естественно, предназначается для Поволжья и рынковъ сѣверной, сѣверозападной и средней полосы Россіи. Такъ что если-бы тѣ 12 милл. пудовъ керосина, которые нынѣ поступаютъ на Грязе-Царицынскую дорогу, предприниматели нашли выгоднымъ отправлять изъ Астрахани прямо по желѣзной дорогѣ, то въ лѣвобережномъ направленіи получено было бы больше выгодъ, по сравненію съ правобережнымъ, въ виду большей близости указанныхъ рынковъ при этомъ направленіи (см. вышеприведенную таблицу). Вторымъ, выдающимся по цѣнности, въ спискѣ товаромъ является хлопокъ, который, по свѣдѣніямъ биржеваго комитета, сполна потребляется Московскимъ фабричнымъ райономъ; шерсть направляется въ Москву, Нижній-Новгородъ и въ Симбирскую губернію; затѣмъ, пушной товаръ, кожи, овчины и вина идутъ на Нижегородскую ярмарку, а фрукты въ Петербургъ и другіе города сѣверозападнаго побережья; рыба же безъ остатка поступаетъ въ Москву, Нижній-Новгородъ и отчасти въ Петербургъ.

Далѣе, существенную часть привезенныхъ въ томъ же году къ Астраханскому порту заграничныхъ товаровъ (1,25 милл. пуд. на 4,33 милл. руб.) составляетъ такъ называемая персидская бакалея—сухіе фрукты, рисъ, кишмишъ и проч., по отчетамъ Нижегородскаго ярмарочнаго комитета, направляющаяся въ Вильну, Ковно, Ригу, т. е. на сѣверозападные рынки и въ Сибирь.

При условіи вышеописаннаго тяготѣнія привозныхъ транзитныхъ товаровъ къ сѣвернымъ, сѣверозападнымъ, центральнымъ и отчасти восточнымъ рынкамъ, естественно предположить, что, въ обмѣнъ на нихъ, изъ тѣхъ же районовъ направляется главная масса товаровъ, слѣдующихъ черезъ Астрахань къ портамъ Каспійскаго моря.

Дѣйствительно, въ общую сумму вывоза черезъ Астраханскій портъ въ количествѣ 25,91 милл. пуд. стоимостью въ 43,92 милл. руб.,

входятъ, наиболѣе важными составными частями, металлы и металлическія издѣлія Уральскихъ и Тульскихъ заводовъ, пеньковый товаръ изъ Нижегородской губерніи, бакалейный, галантерейный, москательный товары, хлопчатобумажныя, шерстяныя и шелковыя издѣлія изъ Московскаго района, хлѣбные грузы изъ заволжскихъ и центральныхъ губерній, чай изъ Сибири, черезъ Москву и Нижній-Новгородъ, и только сахаръ поступаетъ изъ юго-западнаго края, но и то, вѣроятно, при посредствѣ Нижегородской ярмарки.

Такимъ образомъ, если для транзитныхъ грузовъ нужна была бы желѣзная дорога, то наивыгоднѣйшимъ ея направленіемъ должно быть признано лѣвобережное. Впрочемъ, заключеніе это можетъ быть доказано и на основаніи другихъ соображеній.

Если есть какая либо мысль въ предложеніи о необходимости вспомоществованія нуждамъ транзитной торговли путемъ проведенія желѣзной дороги, то ее слѣдовало бы искать въ томъ проектѣ, который открывалъ бы возможность соединенія Астраханскаго порта кратчайшимъ путемъ съ великой Сибирской магистралью.

Осуществленіе такого предпріятія, дѣйствительно, оказало бы услугу крупной торговлѣ, открывъ для нѣкоторыхъ продуктовъ юго-восточнаго района и персидскихъ товаровъ новый обширный и быстро развивающійся рынокъ. При лѣвобережномъ направленіи, такое продолженіе пути, черезъ Новоузенскъ на Кротовку, представляется совершенно естественнымъ.

Въ такомъ видѣ вопросъ заслуживаетъ детальнаго разсмотрѣнія.

Въ дѣлахъ Нижегородской ярмарки, въ характерѣ нѣкоторыхъ ея коммерческихъ сдѣлокъ въ послѣднее время все чаще стали обнаруживаться симптомы, постепенно совершающагося, разложенія нѣкогда могучей торговой организаціи.

Обороты ярмарки съ каждымъ годомъ уменьшаются. Сущность, совершающагося предъ нами, экономическаго явленія заключается въ томъ, что, съ расширеніемъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, мѣстности, нуждающіяся въ товарахъ, предпочитаютъ уже обходиться безъ посредничества Нижегородской ярмарки и вступаютъ въ непосредственныя отношенія съ мѣстностями производства, или съ тѣми портовыми городами, которые служатъ складочными пунктами для средне-азіатскихъ и персидскихъ товаровъ. Такъ, изъ оффиціальныхъ свѣдѣній о ходѣ ярмарки за послѣдніе годы (см. приложенія къ всеподданнѣйшему отчету о состояніи Нижегор. губ. за 1896—1897 г.г.) видно, что многіе покупатели изъ сѣверо-западнаго края (Вильна, Ковно, Рига) находятъ уже болѣе выгоднымъ для себя покупать персидскую бакалею прямо изъ Астраханскихъ складовъ и транспортировать ее чрезъ Царицынъ, выгадывая при этомъ на цѣнѣ и фрахтѣ; потребители же-

лѣза также начинаютъ входить въ непосредственныя отношенія съ Уральскими заводами; то-же замѣчается и въ отношеніи льняныхъ издѣлій и обширной въ былое время торговли мыломъ.

Во многихъ случаяхъ и въ отношеніи другихъ товаровъ характеръ ярмарочныхъ сдѣлокъ измѣнился въ томъ смыслѣ, что теперь почти исключительно принимаются лишь заказы на поставку товаровъ осенью по желѣзнымъ дорогамъ. Средняя Азія, прежде считавшаяся виднымъ покупателемъ, нынѣ предпочитаетъ дѣлать закупки прямо въ Москвѣ. Но рѣшительный ударъ, по мнѣнію купечества, нанесетъ ярмаркѣ Сибирская желѣзная дорога.

Торговою связью съ Сибирью ярмарка, строго говоря, жила до сихъ поръ и держалась. Между тѣмъ, по свидѣтельству ярмарочнаго комитета, съ открытіемъ грузового движенія только на нѣкоторыхъ участкахъ Сибирской дороги торговцы предпочитаютъ уже производить заказы и покупки мануфактурныхъ, химическихъ и москательныхъ товаровъ въ Москвѣ и другихъ центрахъ, разсчитывая вознаградить себя за переплату, по отправкѣ желѣзной дорогой, экономіей во времени на 3—4 мѣсяца.

Итакъ, не подлежитъ сомнѣнію, что Нижегородская ярмарка въ недалекомъ будущемъ совершенно утратитъ свое значеніе, и на счетъ ея былаго величія выростетъ значеніе городовъ, служащихъ складами транзитныхъ товаровъ и произведеній, тяготѣющаго къ нимъ, края. При такихъ условіяхъ на долю Астрахани, какъ центра мѣстной производительности и складочнаго пункта, выпадетъ значительная часть въ этомъ раздѣлѣ торговаго значенія ярмарки.

Прежде всего это отразится на увеличеніи размѣровъ торговыхъ оборотовъ съ персидскими товарами. По мнѣнію ярмарочнаго комитета и персіянъ торговцевъ, открытіе полнаго грузоваго движенія по Сибирской дорогѣ окажетъ положительное вліяніе на успѣхъ торговли персидской бакалеей, открывъ ей новые рынки сбыта въ Сибири, гдѣ персидскій товаръ получитъ, въ такомъ случаѣ, возможность успѣшно конкурировать съ доставляемыми туда въ настоящее время караваномъ бухарскими товарами.

Слѣдовательно, лѣвобережное направленіе, сближая персидскій и сибирскій рынки, могло-бы оказать огромное вліяніе на развитіе торговыхъ сношеній съ Персіей, при чемъ Астрахань сосредоточила бы въ себѣ всѣ важнѣйшія операціи по торговымъ оборотамъ съ этой страной. Но, кромѣ того, возможно допустить, что при такой комбинаціи и Бакинскому керосину откроется доступъ къ рынкамъ Западной Сибири.

Съ другой стороны, не лишена интереса и возможность сношенія Сибири съ Средней Азіей. Дѣло въ томъ, что съ 1884 года

въ экономической жизни Средней Азіи совершается очень важный, по своимъ послѣдствіямъ, переворотъ. Выгоды культуры американскаго хлопка настолько велики, что въ этой нашей окраинѣ подъ хлопокъ стали постепенно обращаться хлѣбныя поля, чѣмъ главнымъ образомъ и вызвано было вздорожаніе хлѣба въ той мѣстности, иногда доходившаго въ цѣнѣ до 2 рублей за пудъ (пшеницы).

Не подлежитъ сомнѣнію, что процессъ расширенія культуры этого растенія пошелъ-бы быстрѣе и принялъ бы такіе размѣры, при которыхъ русскій рынокъ могъ бы быть освобожденъ отъ иностраннаго хлопка, если бы населеніе не опасалось дороговизны хлѣба.

Для надобностей края съ 8-ми милліон. населеніемъ потребовалось-бы не менѣе 80 милл. пудовъ хлѣба; при условіи соединенія Астраханскаго порта кратчайшимъ путемъ съ Сибирской дорогой былъ-бы открытъ доступъ дешевому Сибирскому хлѣбу въ эту окраину и тѣмъ самымъ была-бы разрѣшена задача огромной экономической важности.

АСТРАХАНСКІЙ КРАЙ.

Направленіе дороги играетъ весьма важную роль какъ въ общей экономіи страны, такъ и, въ частности, того района, для обслуживанія котораго линія предназначается. Важность этого предмета вполнѣ сознается Правительствомъ и весьма опредѣленно выражена имъ въ требованіи согласованія интересовъ желѣзныхъ дорогъ съ интересами народонаселенія, промышленности, торговли и казны.

Съ точки зрѣнія такого принципа надлежитъ теперь разсмотрѣть оба проекта, въ отношеніи значенія каждаго изъ нихъ для Астраханскаго края.

Волга дѣлитъ пространство, входящее въ составъ Астраханской губерніи, на двѣ неравныя части: восточную, въ составѣ Царевскаго, большей половины Енотаевскаго, всего Красноярскаго и значительной части Астраханскаго уѣздовъ и киргизской степи, и западную, къ коей принадлежитъ весь Черноярскій уѣздъ, меньшая часть Енотаевскаго, одинъ станъ Астраханскаго уѣзда и калмыцкая степь.

По мѣстнымъ условіямъ линія Форпостъ—Царицынъ могла-бы обслуживать лишь нужды западной половины губерніи, линія-же Астрахань—Камышинъ столь-же исключительно могла-бы удовлетворять лишь интересамъ восточной половины.

Спрашивается: въ какой-же части губерніи сосредоточены наиболѣе крупные интересы и на сколько велика между ними разница въ этомъ отношеніи?

По свѣдѣніямъ Астраханскаго межеваго отдѣленія, въ восточной части губерніи числится 3.400,000 десят., не считая инородческой степи, въ западной же, безъ калмыцкой степи, около 1.600,000 десятинъ. Въ восточной половинѣ губерніи, по даннымъ Статистическаго Комитета, значится 115 поселеній съ населеніемъ въ 719,600 человѣкъ, въ западной же 80 поселеній съ 281,439 чел. Но кромѣ того, восточная часть гуще заселена и поселенія въ ней многолюднѣе и ближе другъ къ другу расположены, чѣмъ въ западной половинѣ: въ то время какъ по правому берегу насчитывается всего лишь 19 пунктовъ съ населеніемъ свыше 1 тысячи человѣкъ и нѣтъ ни одного поселенія, имѣющаго свыше 6 тыс. чел., на лѣвой сторонѣ значится 42 пункта съ населеніемъ свыше 1 тыс. душъ и 9 пунктовъ съ населеніемъ отъ 6 до 16 тысячъ челов. въ каждомъ; таковы Болхуны, Капустинъ-Яръ, Владиміровка, Пришибъ, Верхне и Средне Ахтубинское, Заплавное, Рахинка и слобода Николаевская, насчитывающая до 30 тысячъ человѣкъ.

Продолжая сравненіе далѣе, находимъ, что въ отношеніи развитія торговли восточная половина губерніи тоже рѣшительно преобладаетъ надъ западной. Изъ общей суммы числящихся по губерніи, за исключеніемъ Астрахани, гильдейскихъ и негильдейскихъ предпріятій, въ количествѣ 2571, съ оборотомъ въ суммѣ 29.401,678 р., на долю лѣвобережной стороны приходится $^2/_3$ всѣхъ предпріятій съ оборотомъ, болѣе чѣмъ въ 5 разъ превышающимъ обороты правобережныхъ предпріятій; за тѣмъ, изъ 84 ярмарокъ съ оборотомъ на сумму 11.554,292 руб. въ восточной половинѣ губерніи, по даннымъ Статистическаго Комитета, за 1897 г. числилось 44 съ оборотомъ въ 7,2 мил. руб. противъ 40 ярмарокъ правой стороны съ оборотомъ въ 4,3 мил. рублей.

Но этимъ не исчерпываются преимущества восточной половины губерніи, преобладающее значеніе которой еще болѣе обозначится при сравненіи естественныхъ богатствъ той и другой области.

За исключеніемъ небольшаго района сѣверной части Черноярскаго уѣзда, гдѣ имѣются черноземныя карты, и нѣкоторыхъ участковъ, тяготѣющихъ къ Донской области, западныхъ степей, остальныя пространства западной половины представляютъ собою сильно-солончаковыя, частью-же совершенно опесчанившіяся пространства. Между тѣмъ въ восточной части почти весь Царевскій уѣздъ и значительная часть Енотаевскаго и Красноярскаго способны къ самой разнообразной культурѣ. Одна Ахтубинская долина, съ ея протяженіемъ болѣе 300 верстъ, дастъ во много разъ больше возможности къ водворенію разнообразныхъ культуръ, чѣмъ всѣ годныя къ обработкѣ пространства западной части.

Къ природнымъ богатствамъ лѣвобережнаго района относятся и обильныя залежи минераловъ, имѣющихъ огромное промышленно-техническое значеніе.

Если по правому берегу лежитъ система мелкихъ солончаковъ и соляныхъ озеръ, пространствомъ въ совокупности около 150 квадр. верстъ, то въ восточной находятся такіе источники, какъ Элтонъ, съ поверхностью въ 192 кв. вер., Баскунчакъ—112 кв. верстъ, гора Чапчачи, Богдо и многочисленныя Кордуанскія озера.

Въ отношеніи Баскунчака буреніемъ доказана неисчислимость запасовъ соли; принявъ въ разсчетъ только пройденные бугромъ слои и пренебрегая огромной массой соли, находящейся въ глинѣ, для всего озера получается громадная цифра въ 157 милліардовъ пудовъ; соль къ тому же очень чиста (96° Na Cl.), отличается прекрасными качествами и разнообразна (насчитывается до 10 сортовъ). Соляныя богатства Элтона, какъ извѣстно, неисчерпаемы. Мощность залеганія штока каменной соли въ горѣ Чапчачи, по опредѣленію проф. Барботъ-де-Марни, измѣряется десятками милліардовъ пудовъ; въ качественномъ отношеніи соль здѣсь безукоризненна, отличается замѣчательной бѣлизной и на нѣкоторыхъ горизонтахъ химически чиста. Но кромѣ того, восточная половина изобилуетъ гипсомъ: обширныя залежи этого матеріала встрѣчаются вблизи Баскунчака, ими изобилуетъ также гора Богдо и Чапчачи. Кромѣ того, въ горѣ Богдо найдены большія мѣсторожденія самородной сѣры и известняка, по качеству пригоднаго служить матеріаломъ для приготовленія гидравлической извести и цементовъ.

По заключенію проф. Гебеля, въ 17 Кордуанскихъ озерахъ залегаетъ 66 милл. пудовъ соли, въ томъ числѣ 23 милл. пудовъ сѣрнокислой магнезіи и 27 милл. пуд. глауберки, что въ сложности, въ сыромъ видѣ представляетъ цѣнность въ 682 милл. руб., а въ обработанномъ видѣ въ $1^1/_2$ милліарда руб. (см. о самосадоч. соли соч. Федченко).

Во всякомъ случаѣ, должно считать прочно установленнымъ, что поваренная соль далеко не единственный продуктъ соляныхъ озеръ, заслуживающій вниманія въ промышленно-техническомъ отношеніи. Имѣются, кромѣ того, значительныя залежи тенардита и астраханита на нѣсколькихъ озерахъ киргизской степи и въ Кордуанскихъ источникахъ; по мнѣнію же горн. инженера Гаркемы,—при болѣе подробномъ знакомствѣ съ киргизскою степью и прилегающимъ къ ней пространствамъ и тамъ найдены будутъ большіе запасы горькихъ солей, особенно на озерахъ подпесочныхъ. Итакъ, не можетъ быть ни малѣйшаго сомнѣнія въ качественныхъ преимуществахъ минеральныхъ богатствъ восточной половины предъ низкосортными продуктами озеръ западной части съ сокращающейся изъ года въ годъ добычею.

Такимъ образомъ восточный районъ Астраханскаго края обширнѣе, несравненно гуще заселенъ, обладаетъ болѣе развитой торговлей и богаче одаренъ природой, такъ что вслѣдствіе однихъ уже этихъ преимуществъ, при прочихъ ровныхъ условіяхъ, заслуживалъ-бы предпочтительнаго вниманія при выборѣ направленія.

Но кромѣ того, остается еще большая область мѣстной промышленной дѣятельности, въ разнообразныхъ ея проявленіяхъ также заинтересованной въ томъ, чтобы направленіе будущей дороги соотвѣтствовало наиболѣе существеннымъ ея нуждамъ. Вслѣдствіе этого надлежитъ разсмотрѣть, какое направленіе дороги наиболѣе отвѣчаетъ интересамъ фабрично-заводской промышленности, соледобыванія, рыболовства, скотоводства и т. д.

ФАБРИЧНО-ЗАВОДСКАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

Изъ 436 фабрично-заводскихъ заведеній, зарегистрованныхъ въ 1896 г., съ годовою производительностью въ суммѣ 3,5 милліон. руб. и 4136 рабочими, на правобережной половинѣ губерніи находилось всего 113, при томъ исключительно мелкихъ заведеній съ оборотомъ въ нѣсколько десятковъ тысячъ рублей и 283 рабочими. Естественно, что при такихъ условіяхъ нужды этой промышленности всецѣло совпадаютъ съ интересами восточной половины губерніи. А нужды эти очень велики.

Дѣло въ томъ, что, при нормальныхъ обстоятельствахъ, обрабатывающая промышленность должна была бы находиться въ непосредственной связи съ производительными силами губерніи. Съ этой точки зрѣнія казалось бы, что производства, обрабатывающія животные продукты, могли бы привлечь къ себѣ значительные капиталы въ виду того, что скотоводство представляется однимъ изъ продуктивнѣйшихъ занятій населенія. Однако оказывается, что эта именно группа производствъ, имѣющая всего лишь 524 тыс. руб. годоваго оборота, почти всецѣло предоставлена усиліямъ мелкихъ предпринимателей, сообщившихъ ей, по крайней мѣрѣ въ отношеніи кожевенныхъ и овчинныхъ заведеній, скромный характеръ ремесленно-кустарнаго производства. Во всякомъ случаѣ исторія группы за послѣдніе 25-ти лѣтіе ясно обнаруживаетъ тенденцію къ послѣдовательному уменьшенію оборота на ряду съ увеличеніемъ числа заведеній. Такъ, напримѣръ, оборотъ кожевеннаго производства за это время упалъ съ 228 тысячъ рублей до 154 тыс. руб.; одновременно-же съ увеличеніемъ числа овчинныхъ заведеній обороты производства понизились съ 200 тыс. руб. до 42 тыс. руб.; валовой доходъ шерстомойныхъ, мыловаренныхъ и салосвѣчныхъ производствъ такъ же уменьшился почти въ 10 разъ.

Что же касается группы производствъ, обработывающихъ ископаемые продукты, съ оборотомъ въ 662 тыс. рублей, то она рѣшительно пребываетъ въ застоѣ, не смотря на огромныя минеральныя богатства губерніи.

Итакъ, не подлежитъ сомнѣнію, что сколько либо значительные капиталы постепенно оставляютъ фабрично-заводскую промышленность, и недалеко то время, когда она вся, въ цѣломъ ея объемѣ, останется въ рукахъ мелкихъ предпринимателей.

Само собой разумѣется, что при такихъ условіяхъ тѣ рессурсы, которые могли бы быть предоставлены въ ея распоряженіе природными богатствами восточной половины губерніи, не только не исчерпаны, но едва-ли даже затронуты сколько либо замѣтнымъ образомъ.

Эта область ждетъ капиталовъ.

Приливъ-же къ ней капиталовъ совершится лишь въ томъ случаѣ, когда рабочія руки станутъ дешевле, вслѣдствіе свободнаго притока рабочихъ, и сбытъ продуктовъ будетъ обезпеченъ улучшеніемъ путей сообщенія.

Ясно, что такіе результаты могутъ быть достигнуты лишь съ проведеніемъ желѣзной дороги въ районѣ расположенія этой промышленности, т. е. въ лѣвобережномъ направленіи.

СОЛЯНОЙ ПРОМЫСЕЛЪ.

Соляной промыселъ сосредоточенъ въ двухъ пунктахъ губерніи: на юго-западѣ, по правому берегу, въ области южно-Астраханскихъ соляныхъ озеръ, и на востокѣ, по лѣвому берегу, въ области озеръ Элтонскаго и Баскунчакскаго. Сравнительное значеніе обоихъ промысловъ уясняется изъ слѣдующей таблицы:

Южно-Астраханскіе промысла.		Баскунчакскіе промысла.	
Годы.	Количество отпущенной соли въ милліонахъ пудовъ.	Годы.	Количество отпущенной соли въ милліонахъ пудовъ.
1881	10,32	1881	12,49
1882	10,65	1882	12,83
1883	3,83	1883	7,85
1884	1,87	1884	10,77
1885	3,20	1885	10,12
1886	2,94	1886	11,61
1887	2,54	1887	11,80
1888	2,93	1888	12,66
Къ послѣднему времени добыча соли сократилась до 2 милл. пудовъ.		1889	14,90

Приведенныя данныя свидѣтельствуютъ, что въ то время, какъ производительность южно-Астраханскихъ промысловъ падаетъ и въ настоящее время низведена до ничтожной величины, продуктивность Баскунчакскаго промысла держится на одномъ и томъ же уровнѣ, обнаруживая способность къ увеличенію въ каждый данный моментъ. На Баскунчакѣ добыча соли нерѣдко превышаетъ вывозъ: такъ въ 1881 г. превышеніе это составляло около 10 милл. пудовъ, въ 1886 г. около 3 милл. пудовъ, въ 1891 г. до 2 милл. пудовъ.

Низкосортная соль южно-Астраханскихъ промысловъ въ настоящее время находитъ себѣ весьма ограниченный сбытъ на рыболовныхъ промыслахъ губерніи, но и отсюда успѣшно вытѣсняется болѣе высокой по качеству Баскунчакской солью. Напротивъ, районъ распространенія Баскунчакской соли очень обширенъ: по свѣдѣніямъ за 1897 годъ, этой соли вывезено въ Астрахань 7,03 милл. пудовъ и за предѣлы Астраханской губерніи 7,83 милл. пудовъ.

Баскунчакская соль въ наибольшей части отправляется въ сѣверо-западныя губерніи черезъ Царицынъ, затѣмъ во внутреннія губерніи черезъ Саратовъ, Сызрань и въ Поволжье; въ послѣднее же время нашла себѣ значительный и съ годами болѣе развивающійся сбытъ даже въ центрахъ распространенія Пермской соли, а именно: въ городахъ Перми, Екатеринбургѣ, Елабугѣ и друг., куда въ 1898 году вывезено было 903,465 пудовъ.

Не смотря, однако, на широкое сравнительно, распространеніе Баскунчакской соли, промыселъ этотъ, при нынѣшнихъ условіяхъ провоза, не только не развивается, но даже едва успѣваетъ сводить концы съ концами. Въ послѣднее время Бахмутская соль успѣшно конкурируетъ съ Баскунчакскимъ продуктомъ, вытѣсняя его даже изъ коренныхъ и естественныхъ его рынковъ. (Въ настоящее время Баскунчакская соль не можетъ дойти даже до Орла).

Преимуществами своими Бахмутскій промыселъ главнымъ образомъ обязанъ непосредственной связи съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ. Въ то время, какъ Бахмутская соль съ промысла прямо поступаетъ въ вагонъ желѣзной дороги, Баскунчакская должна на быкахъ или верблюдахъ подойти къ полотну Баскунчакской желѣзной дороги, затѣмъ придти по этой дорогѣ съ уплатою громаднаго тарифа въ $^1/_{17}$ коп. съ пуда и версты къ Владиміровской пристани на Волгѣ, тамъ перегрузиться въ баржу и въ Царицынѣ снова подвергнуться новой перегрузкѣ.

Послѣ этого не удивительно, что въ то время, какъ пудъ Бахмутской соли при погрузкѣ въ вагонъ стоитъ не болѣе 4,5 к., пудъ Баскунчакской соли попадаетъ въ вагонъ Грязе-Царицынской дороги со стоимостью въ 7,5 коп.

Ясно, что шансы обоихъ промысловъ далеко не одинаковы и что для уравновѣшенія ихъ надлежитъ оказать поддержку Астраханскому промыслу, снабжающему Россію продуктомъ превосходнаго качества, облегчивъ ему условія правоза путемъ проведенія желѣзной дороги въ лѣвобережномъ направленіи.

Въ случаѣ осуществленія линіи Астрахань-Баскунчакъ-Элтонъ-Камышинъ условія промышленности сразу измѣнились бы къ лучшему.

При разстояніи отъ Астрахани до Баскунчака въ 210 верстъ, доставка пуда соли по желѣзной дорогѣ на Астраханскіе рыбные промысла (по тарифу въ $^1/_{70}$ к.) обошлась бы въ 3 коп., т. е. дешевле доставки по нынѣшнему способу на 1,9 коп. (до Владиміровки 3,2 коп.+погрузка въ баржу 0,2 коп.+фрахтъ до Астрахани 1,5 коп., итого 4,9 коп.). Вслѣдствіе этого сбыта Баскунчакской соли на рыбныхъ промыслахъ, нынѣ исчисляемый въ 7,03 милл. пуд., могъ бы увеличиться до 10 милл. пуд., т. е. приблизится къ среднимъ размѣрамъ общаго вывоза.

Съ другой стороны разработка Элтонской соли при такихъ условіяхъ стала бы настолько выгодной, что соль эта успѣла бы нетолько замѣнить собою Баскунчакскую на всѣхъ нынѣшнихъ ея рынкахъ за предѣлами губерніи, но и вступить въ конкуренцію съ Бахмутскою солью, такъ какъ при погрузкѣ въ вагонъ въ Камышинѣ стоила бы тѣ же 4,5 к., что и соперничающая нынѣ Бахмутская соль.

Въ этомъ легко убѣдиться изъ слѣдующаго разсчета расходовъ на пудъ Элтонской соли: добыча 0,9 к., размолъ 0,5 коп., стоимость администраціи 0,2 к., попудная плата 1,0 к., провозъ до Камышина при разстояніи 140 верстъ—2,0 к., итого 4,5 коп. Если къ этому прибавить, что разстояніе отъ Камышина до Москвы на 84 версты короче разстоянія отъ Бахмута, то возможность конкуренціи для Элтонской соли станетъ еще болѣе очевидной.

Вмѣстѣ съ тѣмъ слѣдуетъ принять во вниманіе, что, при облегченныхъ условіяхъ сбыта, развитіе Астраханской солепромышленности могло бы сдѣлать ненужной убыточную для государства выварку соли изъ Пермскихъ соляныхъ колодцевъ, сопровождающуюся, какъ извѣстно, истребленіемъ лѣсныхъ богатствъ Пермской губерніи.

Итакъ, нужды солепромышленности по всей справедливости должны быть приняты во вниманіе при выборѣ направленія Астраханской желѣзной дороги.

Что же касается возможности поступленія Баскунчакской соли на правобережную линію, доказываемой нѣкоторыми защитниками правобережнаго направленія, то въ виду изложенныхъ тяжелыхъ условій доставки къ Владиміровской пристани соображеніе это представляется не выдерживающимъ ни малѣйшей критики.

РЫБОЛОВСТВО.

Астраханская рыбопромышленность, снабжающая Россію дешевою рыбою, этимъ народнымъ продуктомъ первой необходимости, имѣетъ безспорно большое мѣстное и государственное значеніе.

Рыболовнымъ дѣломъ занято около 135 тыс. человѣкъ, и въ него вложены большія суммы въ видѣ оборотнаго капитала. Но, при всемъ томъ, промышленность эта въ общей экономіи края и съ точки зрѣнія интересовъ его населенія должна занимать и въ дѣйствительности занимаетъ равное мѣсто на ряду съ другими формами труда и промысла.

Изъ мѣстныхъ жителей рыболовствомъ занимается лишь населеніе двухъ южныхъ уѣздовъ губерніи, въ количествѣ до 85 тыс. человѣкъ (около 65 тыс. въ Астраханскомъ уѣздѣ и 20 тыс. человѣкъ въ Красноярскомъ). При такихъ условіяхъ очевидно, что интересы этой промышленности не могутъ быть отожествлены съ интересами края и тѣмъ болѣе превзойти ихъ своими размѣрами.

Изъ общаго числа 349 зарегистрованныхъ ватагъ и промысловъ 312 расположены на лѣвомъ берегу и 37 на правомъ.

По таксаціи д-ра Гримма и оффиціальнымъ свѣдѣніямъ, имъ приводимымъ, размѣры ежегоднаго улова колеблются между 15,8 и 23,4 мил. пудовъ.

При существующихъ условіяхъ перевозки только небольшая, сравнительно, часть улова перевозится на мѣста потребленія лѣтомъ въ свѣжемъ видѣ и зимою гужомъ до Царицына; большая же часть рыбы заготовляется въ прокъ и въ соленомъ, сушеномъ и вяленомъ видѣ перевозится Волгой до Царицына, Нижняго и другихъ попутныхъ городовъ.

Отсутствіе желѣзной дороги чрезвычайно невыгодно отражается на сбытѣ рыбныхъ товаровъ.

Во-первыхъ, вслѣдствіе плохаго зимняго пути многіе рыбные товары приготовляются осенью спѣшно, ради отправки по рѣкѣ, за дешевый фрахтъ, и отправляются не тогда, когда на нихъ возникаетъ требованіе; по этой причинѣ рынокъ часто переполняется товаромъ, цѣны падаютъ, и производители несутъ большіе убытки; но часто бываетъ и такъ (какъ это между прочимъ случилось въ настоящемъ году), что зимній товаръ за распутьемъ, оставаясь въ Астрахани или гдѣ либо на пути къ Царицыну, портится и уничтожается.

Во-вторыхъ, отсутствіе постояннаго и правильнаго сообщенія съ рынками (а таковое могло-бы быть достигнуто лишь при условіи проведенія желѣзной дороги) вынуждаетъ мѣстныхъ промышленниковъ заготовлять въ прокъ большее количество осенняго улова, чѣмъ слѣдовало-бы и было-бы необходимо при другихъ условіяхъ, что значительно обезцѣниваетъ товаръ. За тѣмъ, по той-же причинѣ на промы-

слахъ пропадаетъ не мало дешевыхъ сортовъ рыбы, которую въ прокъ заготовлять не стоитъ, а спѣшно вывезти невозможно.

Но есть еще одно обстоятельство, заставляющее рыбопромышленниковъ желать, и при томъ вполнѣ справедливо, скорѣйшаго проведенія желѣзной дороги.

При условіи проведенія желѣзнодорожнаго пути въ Астрахани образовался-бы собственный рынокъ и тѣмъ самымъ было бы устранено нынѣшнее ненормальное положеніе, при коемъ рынокъ оторванъ отъ естественнаго для рыболовства центра и перенесенъ въ Царицынъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ рыбная торговля освободилась-бы отъ спекуляціи, свившей себѣ гнѣздо въ Царицынѣ и наносящей большой ущербъ рыбопромышленности.

Слѣдуетъ замѣтить, что, при обсужденіи вопроса въ биржевомъ комитетѣ, рыбопромышленники заявили, что въ случаѣ проведенія желѣзной дороги они не дадутъ на суда ни одного пуда рыбныхъ грузовъ, такъ какъ передвиженіе ихъ по желѣзнодорожному пути гораздо выгоднѣе, въ виду быстроты доставки и большей безопасности.

Само собою разумѣется, что въ такомъ случаѣ изъ двухъ предполагаемыхъ направленій должно быть признано наиболѣе соотвѣтствующимъ нуждамъ рыбопромышленности то, при посредствѣ котораго промысла будутъ связаны кратчайшимъ путемъ съ мѣстностями наибольшаго потребленія.

Куда-же направляются рыбные товары?

Изъ отчета Грязе-Царицынской желѣзной дороги за 1880—1890 г.г. видно, что изъ 98,6 милл. пуд., прослѣдовавшихъ по ней за все время рыбныхъ грузовъ, и слѣдовательно 9,8 милл. пуд. ежегодныхъ отправленій (по десятилѣтней сложности), не болѣе $^1/_{10}$ отправлено было на югъ и юго-западъ, остальная-же масса грузовъ слѣдовала къ сѣвернымъ, сѣверо-западнымъ и центральнымъ рынкамъ. Итакъ, на югъ и юго-западъ направлялось около 1 милл. пудовъ рыбныхъ товаровъ. Къ послѣднему времени, однако, отношеніе это нѣсколько измѣнилось, и въ 1896 году еврейскими спекулянтами куплено уже и отправлено на югъ до 6 милл. пудовъ малоцѣнныхъ рыбныхъ продуктовъ; все-же остальное количество, т. е. 9 милл. пудовъ, если принимать въ разсчетъ, приведенную выше, минимальную цифру годоваго улова въ 15 милл. пудовъ, отправляется по прежнему на старые рынки; туда же идутъ кромѣ того и всѣ рыбные грузы въ количествѣ до 2 милл. пуд., поступающіе изъ заграницы и каботажемъ изъ Кавказскихъ промысловъ къ Астраханскому порту.

Очевидно, что Царицынъ вынужденно избранъ мѣстомъ отправленія для рыбныхъ грузовъ, потому только, что для Астрахани являлся ближайшимъ желѣзнодорожнымъ пунктомъ.

РЫБОЛОВСТВО.

Астраханская рыбопромышленность, снабжающая Россію дешевою рыбою, этимъ народнымъ продуктомъ первой необходимости, имѣетъ безспорно большое мѣстное и государственное значеніе.

Рыболовнымъ дѣломъ занято около 135 тыс. человѣкъ, и въ него вложены большія суммы въ видѣ оборотнаго капитала. Но, при всемъ томъ, промышленность эта въ общей экономіи края и съ точки зрѣнія интересовъ его населенія должна занимать и въ дѣйствительности занимаетъ равное мѣсто на ряду съ другими формами труда и промысла.

Изъ мѣстныхъ жителей рыболовствомъ занимается лишь населеніе двухъ южныхъ уѣздовъ губерніи, въ количествѣ до 85 тыс. человѣкъ (около 65 тыс. въ Астраханскомъ уѣздѣ и 20 тыс. человѣкъ въ Красноярскомъ). При такихъ условіяхъ очевидно, что интересы этой промышленности не могутъ быть отожествлены съ интересами края и тѣмъ болѣе превзойти ихъ своими размѣрами.

Изъ общаго числа 349 зарегистрованныхъ ватагъ и промысловъ 312 расположены на лѣвомъ берегу и 37 на правомъ.

По таксаціи д-ра Гримма и оффиціальнымъ свѣдѣніямъ, имъ приводимымъ, размѣры ежегоднаго улова колеблются между 15,8 и 23,4 мил. пудовъ.

При существующихъ условіяхъ перевозки только небольшая, сравнительно, часть улова перевозится на мѣста потребленія лѣтомъ въ свѣжемъ видѣ и зимою гужомъ до Царицына; большая же часть рыбы заготовляется въ прокъ и въ соленомъ, сушеномъ и вяленомъ видѣ перевозится Волгой до Царицына, Нижняго и другихъ попутныхъ городовъ.

Отсутствіе желѣзной дороги чрезвычайно невыгодно отражается на сбытѣ рыбныхъ товаровъ.

Во-первыхъ, вслѣдствіе плохаго зимняго пути многіе рыбные товары приготовляются осенью спѣшно, ради отправки по рѣкѣ, за дешевый фрахтъ, и отправляются не тогда, когда на нихъ возникаетъ требованіе; по этой причинѣ рынокъ часто переполняется товаромъ, цѣны падаютъ, и производители несутъ большіе убытки; но часто бываетъ и такъ (какъ это между прочимъ случилось въ настоящемъ году), что зимній товаръ за распутьемъ, оставаясь въ Астрахани или гдѣ либо на пути къ Царицыну, портится и уничтожается.

Во-вторыхъ, отсутствіе постояннаго и правильнаго сообщенія съ рынками (а таковое могло-бы быть достигнуто лишь при условіи проведенія желѣзной дороги) вынуждаетъ мѣстныхъ промышленниковъ заготовлять въ прокъ большее количество осенняго улова, чѣмъ слѣдовало-бы и было-бы необходимо при другихъ условіяхъ, что значительно обезцѣниваетъ товаръ. За тѣмъ, по той-же причинѣ на промы-

слахъ пропадаетъ не мало дешевыхъ сортовъ рыбы, которую въ прокъ заготовлять не стоитъ, а спѣшно вывезти невозможно.

Но есть еще одно обстоятельство, заставляющее рыбопромышленниковъ желать, и при томъ вполнѣ справедливо, скорѣйшаго проведенія желѣзной дороги.

При условіи проведенія желѣзнодорожнаго пути въ Астрахани образовался-бы собственный рынокъ и тѣмъ самымъ было бы устранено нынѣшнее ненормальное положеніе, при коемъ рынокъ оторванъ отъ естественнаго для рыболовства центра и перенесенъ въ Царицынъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ рыбная торговля освободилась-бы отъ спекуляціи, свившей себѣ гнѣздо въ Царицынѣ и наносящей большой ущербъ рыбопромышленности.

Слѣдуетъ замѣтить, что, при обсужденіи вопроса въ биржевомъ комитетѣ, рыбопромышленники заявили, что въ случаѣ проведенія желѣзной дороги они не дадутъ на суда ни одного пуда рыбныхъ грузовъ, такъ какъ передвиженіе ихъ по желѣзнодорожному пути гораздо выгоднѣе, въ виду быстроты доставки и большей безопасности.

Само собою разумѣется, что въ такомъ случаѣ изъ двухъ предполагаемыхъ направленій должно быть признано наиболѣе соотвѣтствующимъ нуждамъ рыбопромышленности то, при посредствѣ котораго промысла будутъ связаны кратчайшимъ путемъ съ мѣстностями наибольшаго потребленія.

Куда-же направляются рыбные товары?

Изъ отчета Грязе-Царицынской желѣзной дороги за 1880—1890 г.г. видно, что изъ 98,6 милл. пуд., прослѣдовавшихъ по ней за все время рыбныхъ грузовъ, и слѣдовательно 9,8 милл. пуд. ежегодныхъ отправленій (по десятилѣтней сложности), не болѣе $^1/_{10}$ отправлено было на югъ и юго-западъ, остальная-же масса грузовъ слѣдовала къ сѣвернымъ, сѣверо-западнымъ и центральнымъ рынкамъ. Итакъ, на югъ и юго-западъ направлялось около 1 милл. пудовъ рыбныхъ товаровъ. Къ послѣднему времени, однако, отношеніе это нѣсколько измѣнилось, и въ 1896 году еврейскими спекулянтами куплено уже и отправлено на югъ до 6 милл. пудовъ малоцѣнныхъ рыбныхъ продуктовъ; все-же остальное количество, т. е. 9 милл. пудовъ, если принимать въ разсчетъ, приведенную выше, минимальную цифру годоваго улова въ 15 милл. пудовъ, отправляется по прежнему на старые рынки; туда же идутъ кромѣ того и всѣ рыбные грузы въ количествѣ до 2 милл. пуд., поступающіе изъ заграницы и каботажемъ изъ Кавказскихъ промысловъ къ Астраханскому порту.

Очевидно, что Царицынъ вынужденно избранъ мѣстомъ отправленія для рыбныхъ грузовъ, потому только, что для Астрахани являлся ближайшимъ желѣзнодорожнымъ пунктомъ.

При такихъ условіяхъ сбыта, правобережное направленіе дороги было-бы выгодно лишь для отправителей $^1/_3$ общаго количества рыбныхъ товаровъ, такъ какъ сокращало-бы путь къ южнымъ и юго-западнымъ рынкамъ на 24—40 верстъ, но за то было бы въ гораздо большей степени убыточно для отправителей остальныхъ $^2/_3$ товара, потому что лѣвобережное направленіе даетъ отъ 68—125 верстъ сокращенія въ отношеніи сѣверныхъ, центральныхъ и сѣверозападныхъ рынковъ.

Итакъ, для большинства рыбопромышленниковъ, а стало быть и для рыбопромышленности, въ сущности должна была-бы быть желательна дорога по лѣвому берегу; Царицынское-же направленіе было-бы выгодно лишь для спекулянтовъ—покупателей, въ значительной долѣ входящихъ въ составъ Астраханскаго биржеваго комитета.

СКОТОВОДСТВО.

Скотоводство, составляющее единственный источникъ заработка для кочевого населенія края и на половину обезпечивающее благосостояніе крестьянъ 3-хъ сѣверныхъ, наиболѣе населенныхъ, уѣздовъ, по справедливости, считается одною изъ важнѣйшихъ отраслей народнаго хозяйства въ Астраханской губерніи. Но отрасль эта, какъ и другіе виды промышленности, далеко неравномѣрно распредѣлена между восточной и западной половиной губерніи.

Изъ общаго по губерніи количества скота, исчисленнаго по оффиціальной переписи 1885 г. въ 3.654,230 головъ, стоимостью до 50 милл. руб., на долю правобережной стороны приходилось всего лишь 1.038,158 головъ, на лѣвой-же сторонѣ числилось въ $2^1/_2$ раза болѣе, а именно 2.616,072 головы.

Въ частности, распредѣленіе родовъ скота представляется въ слѣдующемъ видѣ:

Наименованіе скота.	Число головъ скота въ Астраханской губ.			
	По лѣвому берегу Волги.		По правому берегу Волги.	
	У крестьянъ	Въ кирг. степи	У крестьянъ	Въ калм. степи
Рогатаго скота . . .	225037	335697	158750	100920
Лошадей	55826	150512	21795	47102
Верблюдовъ	13054	120344	8106	15349
Овецъ	534852	1162499	375010	281923
Другихъ видовъ . . .	18251	—	21137	80066
Итого .	847020	1769052	584798	453360
Всего . . .	2.616,072		1.038,158	

Изъ приведенныхъ данныхъ мѣстнаго Статистическаго Комитета видно, что преобладаніе лѣвобережной стороны сказывается особенно сильно въ отношеніи количества болѣе цѣнныхъ породъ.

Съ тѣхъ поръ, однако, слѣдуя естественному закону роста, цифры эти абсолютно возросли, при чемъ, отношеніе, безъ всякаго сомнѣнія, еще болѣе измѣнилось въ пользу лѣвой стороны, вслѣдствіе прогрессивно возрастающаго оскудѣнія калмыцкой степи.

Слѣдовательно, всякая общая мѣра, направленная къ обезпеченію нуждъ скотоводства, должна имѣть въ виду преимущественно лѣвобережное скотоводство.

Торговля скотомъ въ восточной половинѣ губерніи очень развита и составляетъ около 65 проц. ярмарочныхъ оборотовъ. По свѣдѣніямъ за 1897 г., на лѣвобережныхъ ярмаркахъ продано было скота на сумму 1.215,682 руб. Несомнѣнно, однако, что эта сумма составляетъ лишь незначительную часть общихъ оборотовъ по торговлѣ скотомъ, такъ какъ большая часть закупокъ совершается внѣ ярмарокъ, по селамъ, хуторамъ и ставкамъ. Чтобы убѣдиться въ этомъ и составить себѣ приблизительное понятіе о размѣрахъ сдѣлокъ втораго рода, здѣсь умѣстно будетъ изложить слѣдующій разсчетъ, основанный на данныхъ Временнаго Совѣта по управленію киргизской ордою.

Населеніе внутренней орды составляетъ болѣе 60-ти тысячъ кибитковладѣльцевъ, для которыхъ скотоводство служитъ безусловно единственнымъ рессурсомъ для уплаты податей, земскихъ повинностей (въ суммѣ 220,000 руб.) и удовлетворенія собственныхъ нуждъ. Если предположить, что каждый кибитковладѣлецъ ежегодно тратитъ на нужды хозяйства и удовлетвореніе потребностей семьи всего лишь 50 рублей, то ежегодный расходъ ордынскаго населенія выразится въ суммѣ 3.220,000 руб. и на такую же, по меньшей мѣрѣ, сумму имъ должно быть продано ежегодно скота, шерсти, кожъ и другихъ продуктовъ скотоводства. Уменьшивъ эту сумму на 500 тыс. руб., составляющихъ стоимость покупокъ на киргизскихъ ярмаркахъ, въ результатѣ получимъ, что внѣярмарочныя закупки, совершаемыя только въ ордѣ (не считая русскихъ поселеній), по стоимости болѣе чѣмъ въ 2 раза превышаютъ всю сумму ярмарочныхъ сдѣлокъ. Таковы-же условія торговли скотомъ и въ русскихъ поселеніяхъ.

Слѣдуетъ замѣтить, что внѣярмарочныя закупки чрезвычайно убыточны для населенія, потому что производятся мелкими скупщиками зимой, при отсутствіи конкуренціи и въ такіе моменты, когда кормъ истощился, а ховяева вынуждены продавать скотъ за безцѣнокъ.

Для киргизской степи неблагопріятное положеніе усложняется еще тѣмъ обстоятельствомъ, что въ рукахъ тѣхъ же скупщиковъ сосредоточена вся торговля предметами первой необходимости, которыя, благо-

даря отсутствію конкуренціи, сбываются населенію за непомѣрно высокія цѣны.

Въ виду изложеннаго очевидно, что главная нужда скотоводства заключается въ устраненіи условій, нынѣ препятствующихъ такой организаціи сбыта, при которой выгоды населенія были бы хотя отчасти обезпечены.

Условія-же эти далеко не исчерпываются отсутствіемъ конкуренціи покупателей и участія въ торговлѣ крупнаго капитала, вызываемыхъ неудобствомъ сообщенія съ краемъ въ зимнее время.

Дѣло въ томъ, что, при необезпеченности подножныхъ кормовъ, населенію лѣвобережной половины по мѣстнымъ условіямъ нужно было-бы имѣть постоянно въ запасѣ около 68 милл. пуд. сѣна для того, чтобы малѣйшія неблагопріятныя атмосферическія перемѣны не приводили-бы тотчасъ къ безкормицѣ, падежамъ и обезцѣненію скота.

Между тѣмъ слѣдующая таблица урожая сѣна свидѣтельствуетъ, что такой возможности населеніе не имѣетъ, такъ какъ общій урожай

Урожай сѣна по губерніи по даннымъ цифр. Статист. Комитета.

Годы.	Пудовъ.
въ 1889	70.129,814
» 1890	62.137,207
» 1891	39.663,568
» 1892	42.395,400
» 1893	43.723,474
» 1894	37.358,059
» 1895	41.948,449
» 1896	50.762,708
» 1897	36.036,202

сѣна по губерніи за 9-ти лѣтній періодъ одинъ только разъ (въ 1889 г.) соотвѣтствовалъ размѣрамъ запаса, потребнаго для населенія восточной половины, въ остальные-же годы былъ значительно менѣе. Стало быть, въ лучшемъ случаѣ лѣвобережная половина губерніи могла бы имѣть только половину необходимаго ей запаса.

При такихъ условіяхъ въ суровыя зимы, когда гибнутъ подножные корма, или въ годы большихъ неурожаевъ сѣна населенію, за отсутствіемъ желѣзной дороги, не представляется возможности ни кормъ получить изъ мѣстностей урожайныхъ, ни скотъ продать за отсутствіемъ покупателей. Таковы были памятные годы 1881-й, 1888-й, 1895-й, особенно первый, когда 49,620 киргизскихъ кибитковладѣльцевъ потеряли 128,486 гол. крупнаго скота, такъ что потребовалась

правительственная помощь, поглотившая изъ общаго по Имперіи продовольственнаго капитала болѣе 200 тыс. руб. Таковъ-же 1879-й годъ, когда вслѣдствіе необычайной дороговизны сѣна (1000 сноповъ стоила 100 руб.) Кундровскіе татары потеряли $^3/_4$ скота.

Такимъ образомъ, въ виду господствующей въ губерніи системы скотоводства, основанной главнымъ образомъ на подножныхъ кормахъ, при неблагопріятныхъ условіяхъ, скотоводство, какъ промыселъ, можетъ пасть въ теченіе года такъ низко, что никакія усилія уже не возродятъ его и не дадутъ возможности оправиться обѣднѣвшему населенію.

Очевидно, что столь ненормальныя условія могутъ быть устранены лишь съ проведеніемъ желѣзной дороги, которая сдѣлаетъ доступными для мѣстныхъ скотоводовъ запасы сѣна другихъ мѣстностей и въ то-же время, сдѣлавъ рынокъ открытымъ во всякое время года для покупателей, обезпечитъ торговлѣ скотомъ выгоды свободной конкуренціи.

Только въ такомъ случаѣ можно ожидать прилива къ рынку крупныхъ, всеоживляющихъ капиталовъ и осуществленія заманчивыхъ перспективъ заграничнаго экспорта.

Повторяемъ, вышеописанныя тяжелыя для скотоводства условія въ наибольшей степени даютъ себя чувствовать населенію лѣвобережной половины губерніи, такъ какъ, во-первыхъ, скота здѣсь въ $2^1/_2$ раза больше, а во-вторыхъ, правобережная степь хотя и отчасти, но все же обслуживается Тихорѣцкой желѣзной дорогой.

Если принять во вниманіе къ тому же, что съ проведеніемъ линіи по лѣвому берегу, въ центрѣ расположенія промышленности, былъ-бы данъ могучій толчокъ развитію фабрично-заводскихъ производствъ, обработывающихъ животные продукты, которыхъ нынѣ отправляется къ сѣвернымъ и сѣверо-восточнымъ рынкамъ болѣе 300 тыс. пудовъ, то нельзя не признать, что только лѣвобережное направленіе дороги всесторонне отвѣчало бы нуждамъ этой, наиболѣе важной, отрасли народнаго хозяйства Астраханской губерніи.

ЗЕМЛЕДѢЛІЕ.

Общая посѣвная площадь крестьянскихъ надѣловъ въ губерніи составляетъ не болѣе 354,000 десятинъ; изъ нихъ около 275,000 десят., т. е. около $^3/_4$ всего количества, находится въ восточной половинѣ губерніи; но кромѣ того здѣсь-же распахивается значительное количество казенныхъ оброчныхъ статей.

Хлѣбопашество составляетъ главное и очень доходное занятіе въ Царевскомъ уѣздѣ, откуда вывозится на Волгу ежегодно отъ 3-хъ до

4-хъ милл. пудовъ дорогихъ сортовъ хлѣба; въ Черноярскомъ же и Енотаевскомъ уѣздѣ представляется лишь подспорьемъ къ главному промыслу-скотоводству. Въ остальныхъ уѣздахъ и въ обѣихъ инородческихъ степяхъ хлѣбопашествомъ почти не занимаются.

Во всякомъ случаѣ, населеніе губерніи далеко не обезпечивается хлѣбомъ собственнаго произведенія, вслѣдствіе чего четыре уѣзда находятся въ зависимости отъ оптовыхъ торговцевъ гор. Астрахани, ежегодно выписывающихъ для мѣстнаго потребленія до 4-хъ милл. пудовъ хлѣба.

Вслѣдствіе такой зависимости отъ Астраханскаго рынка, а этого послѣдняго отъ верховыхъ рынковъ, цѣны на хлѣбъ въ уѣздахъ губерніи всегда относительно высоки, но зимою и глубокою осенью, за истощеніемъ запасовъ и трудностью подвоза, часто подымаются до необычайныхъ размѣровъ, нерѣдко удваиваясь даже противъ цѣнъ лѣтняго времени: такъ, напримѣръ, было въ концѣ осени 1896 года, когда въ запасахъ нехватило до 250,000 четвертей.

При такихъ условіяхъ, желѣзная дорога въ лѣвобережномъ направленіи могла-бы ослабить зависимость 700-тысячнаго населенія лѣвой половины губерніи отъ оптовыхъ торговцевъ и съ этой стороны представляется крайне желательной въ интересахъ населенія.

Садоводство, бахчеводство, огородничество также почти исключительно сосредоточены въ лѣвобережной части губерніи. На сколько велики успѣхи этой отрасли земледѣлія, находящейся въ періодѣ развитія, видно изъ того, что и теперь уже количество ежегодно транспортируемыхъ ею, только изъ Астраханскаго уѣзда, на сѣверные рынки произведеній достигаетъ 500,000 пудовъ.

Количество вывезенныхъ изъ Астрахани продуктовъ садоводства и огородничества въ 1896 году.	Въ пудахъ.
Винограда	66,312
Перца	7,693
Помидоръ	5,555
Картофеля	17,109
Капусты	1,833
Арбузовъ и дынь	247,614
Свѣжихъ фруктовъ	48,334
Огурцовъ, луку и т. п.	29,737

Но кромѣ того съ бахчей и огородовъ Царевскаго уѣзда ежегодно отправляется до 600 тыс. пуд. арбузовъ и разныхъ овощей.

Лѣвобережная линія, имѣя возможность обезпечить легкость и удобство сбыта произведеній огородничества, дастъ толчекъ къ дальнѣйшему развитію этой многообѣщающей отрасли, тѣмъ болѣе, что природныя условія обширной Ахтубинской долины какъ нельзя болѣе пригодны для широкаго ея распространенія.

КАЗНА.

Въ предѣлахъ Астраханской губерніи казна владѣетъ значительною площадью земель, лѣсныхъ и сѣнокосныхъ участковъ въ количествѣ 894,256 десятинъ и другихъ статей съ доходомъ до 513 тыс. руб. Изъ этого количества въ лѣвобережномъ направленіи числится 260,901 дес. земель Горнаго Департамента съ доходомъ въ 128,345 руб., 443,266 дес. земель Департамента Государств. Земельныхъ Имуществъ съ доходомъ въ 147,644 руб., запасныхъ земель 123,450 дес. съ доходомъ въ 12,998 руб. и 17,823 дес. сѣнокосныхъ и лѣсныхъ участковъ съ доходностью въ 6,144 руб., кромѣ того, соляныя озера съ доходомъ въ 168,000 руб., т. е. всего 704,167 дес. съ ежегоднымъ доходомъ въ 462,000 руб.; въ то-же время на правой сторонѣ значится всего 15,654 десятинъ и нѣсколько соляныхъ озеръ съ ничтожнымъ доходомъ въ 74,998 руб. Остальныя земли находятся въ Астраханскомъ уѣздѣ и по положенію своему въ районъ вліянія обѣихъ линій войти не могутъ. Такимъ образомъ интересы казны всецѣло сосредоточены въ лѣвобережной половинѣ губерніи.

Съ проведеніемъ дороги въ этомъ направленіи поразительно ничтожная, при настоящихъ условіяхъ, доходность десятины, въ среднемъ, не болѣе 40 коп., безъ всякаго сомнѣнія, значительно увеличится, слѣдуя соціальному закону повышенія стоимости имуществъ, обслуживаемыхъ желѣзными дорогами.

ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Общій результатъ предыдущаго изслѣдованія выражается въ слѣдующихъ положеніяхъ:

1) Нужды транзитной торговли въ достаточной мѣрѣ обслуживаются р. Волгой, въ виду чего желѣзная дорога должна и будетъ имѣть лишь мѣстное значеніе.

2) Рѣка Волга дѣлитъ Астраханскую губернію на двѣ, во всѣхъ отношеніяхъ не похожія другъ на друга половины—восточную и западную, при чемъ географическое положеніе обѣихъ частей дѣлаетъ ихъ настолько обособленными, что желѣзная дорога будетъ отвѣчать исключительно лишь интересамъ той части, въ районѣ которой будетъ проведена.

3) Лѣвобережная половина въ 2 раза обширнѣе правобережной, въ $2^1/_2$ раза имѣетъ больше жителей и при томъ гуще заселена; ея почва, единственно удобная въ губерніи для хлѣбопашества, садоводства и огородничества, въ то же время изобилуетъ минеральными залежами, имѣющими большое промысловое значеніе. Съ другой стороны, въ то время, какъ рыболовство, соледобываніе, скотоводство, фабрично-заводская промышленность и торговля,—словомъ, всѣ виды промышленно-торговой дѣятельности, въ однихъ случаяхъ исключительно, въ другихъ же на $^3/_4$, сосредоточены въ лѣвобережномъ районѣ, правобережная половина рѣшительно не представляетъ ни одного условія, благопріятнаго для развитія указанныхъ видовъ дѣятельности.

4) Движеніе транзитныхъ грузовъ совершается главнымъ образомъ къ сѣвернымъ, сѣверо-западнымъ, центральнымъ и восточнымъ рынкамъ, т. е. въ направленіи, при которомъ лѣвобережная линія дастъ кратчайшія разстоянія. Вслѣдствіе этого поступленіе, при настоящихъ условіяхъ, огромнаго количества транзитныхъ товаровъ на Грязе-Царицынскую дорогу нисколько не доказываетъ положенія, утверждающаго, что черезъ Царицынъ лежитъ естественный путь для торговыхъ сношеній.

При томъ торговля, руководствующаяся принципомъ выгоды, нисколько не консервативна въ этомъ отношеніи; измѣнивъ прежде Саратову ради Царицына, она нынѣ столь же спокойно можетъ оставить Царицынъ ради Камышина.

5) Городъ Астрахань, представляющій собою складочный пунктъ для продуктовъ мѣстнаго производства, въ то же время служащій центромъ мѣстной торговли, и лѣвобережный районъ губерніи, въ виду огромности ихъ сношеній, взаимно заинтересованы въ улучшеніи сообщенія.

6) Такимъ образомъ, интересы края, вслѣдствіе сосредоточенія ихъ въ лѣвобережной половинѣ губерніи, рѣшительно требуютъ лѣвобережнаго направленія дороги.

7) Обусловливая возможность соединенія Астраханскаго порта кратчайшимъ путемъ съ Сибирской желѣзной дорогой, лѣвобережное направленіе отвѣчаетъ государственнымъ интересамъ огромной важности.

Съ другой стороны:

8) Правобережное направленіе, находясь въ полномъ противорѣчіи съ наибольшимъ числомъ наиболѣе важныхъ интересовъ края, въ то же время не соотвѣтствуетъ требованіямъ разумной экономіи, представляя собою конкурента водному пути, или, въ лучшемъ случаѣ, ничѣмъ не оправдываемую роскошь, едва ли умѣстную даже въ странахъ съ болѣе развитымъ торговымъ движеніемъ и болѣе обширною сѣтью желѣзныхъ дорогъ.

9) Но кромѣ того, правобережное направленіе угрожаетъ богатому и торговому городу полнымъ банкротствомъ. Вслѣдствіе этого осуществленіе проекта Юго-Восточнаго общества равносильно было бы уничтоженію богатства, измѣряемаго сотнями милліоновъ рублей, при этомъ безъ всякой къ тому необходимости.

10) При такихъ условіяхъ, въ случаѣ проведенія дороги по правому берегу всѣ безъ исключенія интересы и нужды Астраханскаго края были бы принесены въ жертву небольшому числу товароотправителей (преимущественно) изъ евреевъ, направляющихъ дешевый рыбный товаръ къ южнымъ и юго-западнымъ рынкамъ и выгодамъ общества Грязе-Царицынской желѣзной дороги, въ настоящее время монополизировавшей, въ явный ущербъ торговлѣ, прибыльное дѣло транспортированія юго-восточныхъ грузовъ.

Въ нашей желѣзнодорожной практикѣ едва ли часто встрѣчается такое положеніе, чтобы вопросъ о направленіи линіи столь категорически и просто разрѣшался бы всею суммою мѣстныхъ и государственныхъ интересовъ.

Спрашивается: какимъ же образомъ при такихъ условіяхъ среди мѣстныхъ заинтересованныхъ въ проведеніи дороги (вообще) группъ могъ произойти расколъ по вопросу столь ясному и простому?

Въ настоящее время за лѣвобережное направленіе ходатайствуютъ: Астраханское городское общественное управленіе, Временный Совѣтъ по управленію киргизской ордою, Красноярское и Царевское городскія общественныя управленія, Николаевское слободское общество и Новоузенское земское собраніе; благопріятно къ тому же направленію отнеслись Астраханское губернское дворянское собраніе и г. управляющій государственными имуществами. Съ другой стороны, въ пользу правобережнаго направленія въ послѣдній моментъ рѣшительно высказались: губернскій предводитель дворянства, Астраханскій биржевой комитетъ и комитетъ Каспійскихъ рыбныхъ и тюленьихъ промысловъ.

Прежде всего слѣдуетъ замѣтить, что въ отношеніи вопроса о направленіи дороги г. губернскій предводитель дворянства является исключительно представителемъ интересовъ рыбопромышленности, а не дворянства, которое въ общемъ собраніи 2-го декабря 1896 года совершенно опредѣленно и въ цѣломъ составѣ, за исключеніемъ одного голоса, высказалось за предпочтительность лѣвобережнаго направленія. Правда, собраніе тогда же постановило большинствомъ 14 голосовъ противъ 13 ходатайствовать о проведеніи желѣзной дороги безъ указанія направленія; но поводомъ къ такой формулировкѣ рѣшенія послужило слѣдующее заявленіе г. губернскаго предводителя дворянства: «Мы всѣ и я за лѣвый берегъ, но не наше дѣло указывать Правительству о направленіи дороги; у Правительства могутъ быть общегосу-

дарственныя и стратегическія соображенія, мы ихъ не знаемъ и не должны вмѣшиваться». (Взято изъ отчета о засѣданіи. См. «Астрах. Вѣстникъ» за 1896 г. № 2282 *).

Такимъ образомъ Астраханское дворянство съ г. предводителемъ во главѣ признало въ 1896 г. лѣвобережную дорогу наиболѣе соотвѣтствующей интересамъ края.

Съ тѣхъ поръ вопросъ этотъ въ дворянскомъ собраніи не обсуждался, изъ чего слѣдуетъ заключить, что перемѣна во взглядахъ г. губернскаго предводителя дворянства составляетъ его личное дѣло и ни въ малѣйшей степени не свидѣтельствуетъ о перемѣнѣ образа мыслей Астраханскаго дворянства въ цѣломъ его составѣ.

Нынѣшнія же ходатайства комитетовъ биржеваго и Каспійскихъ рыбн. и тюл. промысловъ, ранѣе не высказывавшихся опредѣленно за то или иное направленіе дороги, безусловно враждебны лѣвобережному направленію по слѣдующимъ обстоятельствамъ.

Покупатели рыбныхъ продуктовъ — въ большинствѣ случаевъ люди пришлые, ничѣмъ не связанные съ интересами края — являются преобладающимъ элементомъ въ Астраханскомъ биржевомъ собраніи; вмѣстѣ съ представителями крупной рыбопромышленности группа эта составляетъ подавляющее большинство.

Въ комитетѣ Каспійскихъ рыбн. и тюл. промысловъ большинство также принадлежитъ представительству крупной рыбопромышленности.

Обѣ группы, въ сущности, безразлично относятся къ вопросу о направленіи и, будучи заинтересованы лишь въ проведеніи желѣзной дороги вообще и при томъ въ возможно скорѣйшемъ времени, до сего времени благоразумно воздерживались отъ оцѣнки того или иного направленія, очевидно, не имѣя разсчета противодѣйствовать интересамъ края, нисколько не противорѣчившимъ ихъ личнымъ нуждамъ.

Но въ самый послѣдній моментъ обстоятельства рѣзко измѣнились.

Въ концѣ февраля настоящаго года г. предсѣдатель биржеваго комитета получилъ отъ г. Вейнеръ телеграмму слѣдующаго содержанія: «Сейчасъ подробно говорилъ съ директоромъ департамента желѣзныхъ дорогъ Максимовымъ: желѣзной дороги не будетъ, пока сами Астраханцы будутъ требовать невозможное: *лѣвымъ берегомъ неосуществимо*. Шлю подробное письмо».

Въ письмѣ же (полученномъ въ скоромъ времени) г. Вейнеръ въ слѣдующихъ выраженіяхъ изложилъ мнѣніе г. директора департамента объ Астраханской желѣзной дорогѣ: дорога по лѣвому берегу, «по имѣющимся даннымъ *вполнѣ не осуществима и министерство финансовъ никогда ее поддерживать не будетъ*»; неизвѣстно даже,

*) См. страницу 177 настоящаго Сборника.

«когда можетъ наступить моментъ для возбужденія вопроса о ея постройкѣ», «если-же Астраханцы придутъ къ соглашенію и будутъ всѣ просить о правомъ берегѣ», то г. директоръ надѣется, *„что въ состояніи будетъ поставить дорогу изъ Царицына на Астрахань въ первую очередь“*. (См. «Астрах. Вѣстникъ» 1899 г. отъ 23 февраля № 2955 *).

Затѣмъ, въ непродолжительномъ времени послѣ описаннаго событія городское общественное управленіе и биржевой комитетъ были оповѣщены г. Максимовымъ, что засѣданіе комиссіи по разсмотрѣнію вопроса объ Астраханской желѣзной дорогѣ назначено въ Петербургѣ на 1 апрѣля.

Немногочисленные сторонники правобережнаго направленія тотчасъ же воспользовались благопріятнымъ стеченіемъ обстоятельствъ и въ цѣляхъ агитаціи огласили въ мѣстной печати частное мнѣніе г. директора департамента, придавъ ему тѣмъ самымъ характеръ оффиціальности.

Маневръ удался: рыбопромышленники и покупатели забили тревогу, увидѣвъ, при такой постановкѣ вопроса, необходимость заботиться лишь о себѣ. Такова подкладка двухъ разсматриваемыхъ ходатайствъ.

Но чтобы обосновать свои претензіи съ теорстической стороны, защитники правобережнаго направленія построили свою аргументацію, главнымъ образомъ, на томъ соображеніи, что правобережная линія будто-бы необходима въ интересахъ рыбопромышленности, тѣсно связанной съ благосостояніемъ всего Астраханскаго края.

Эта узкая точка зрѣнія нашла себѣ крайнее выраженіе въ послѣднемъ постановленіи комитета Касп. рыбн. и тюл. промысловъ, усмотрѣвшаго несоотвѣтствіе лѣвобережнаго направленія съ требованіями закона о рыболовствѣ, запрещающаго забойки и загражденія въ водовмѣстилищахъ.

Оставляя въ сторонѣ странное толкованіе закона, очевидно, направленнаго лишь къ устраненію вредныхъ орудій и пріемовъ лова, но никоимъ образомъ не имѣющаго въ виду препятствовать общеполезнымъ сооруженіямъ, мы замѣтимъ лишь, что, идя далѣе въ этомъ направленіи, не трудно было-бы придти къ запрещенію переправъ и пароходства, гораздо болѣе, чѣмъ мосты и благоустроенныя дамбы, препятствующихъ свободному проходу рыбы, можно было-бы наконецъ рекомендовать упраздненіе самой жизни, многими проявленіями своими нарушающей спокойное шествіе драгоцѣнныхъ косяковъ къ мѣстамъ нереста, и все это въ интересахъ рыбопромышленности.

*) См. страницу 717 настоящаго Сборника.

Впрочемъ, мѣстные теоретики—спеціалисты и теперь уже не далеки отъ увлеченій подобнаго рода, рекомендуя упраздненіе цѣлыхъ поселеній на береговой полосѣ, потому лишь, что въ нихъ могутъ укрыться обловщики и найти тамъ сбытъ для незаконно пойманной добычи, и систематически противодѣйствуя обращенію крестьянами подъ бахчи и огороды высыхающихъ ильменей, только потому, что они могутъ когда либо наполниться водою, и не смотря на то, что ильменное хозяйство въ Астраханскомъ и Красноярскомъ уѣздахъ по мѣстнымъ условіямъ представляется единственно возможнымъ.

Все это—крайности, конечно; но и онѣ, и защита правобережнаго направленія, съ точки зрѣнія преобладающихъ будто-бы въ краѣ интересовъ рыбопромышленности, одинаково вытекаютъ изъ основной ошибки, заключающейся въ неправильной оцѣнкѣ значенія разныхъ видовъ мѣстной промышленности въ общей экономіи края.

Рыболовству совершенно не по заслугамъ отведена первая роль, и его интересы совершенно неправильно отожествлены съ интересами края.

Въ дѣйствительности-же дѣло обстоитъ совершеноо иначе.

Рыболовство на Волгѣ и ея развѣтвленіяхъ, въ былое время составлявшее первый по размѣрамъ и важности промыселъ большинства русскаго населенія Астраханскаго края, постепенно сокращалось, въ послѣднюю четверть вѣка и нынѣ продолжаетъ падать, вслѣдствіе истощенія рыбныхъ запасовъ,—это фактъ безспорный, всѣми признаваемый. Такъ, въ концѣ 70-хъ годовъ правильное рыболовство прекратилось въ Дубовкѣ; въ началѣ 80-хъ годовъ оно потеряло промысловое значеніе въ Черномъ-Яру и ниже; съ 90-хъ годовъ тотъ-же процессъ, по всѣмъ признакамъ, угрожаетъ и предъустьевому району, гдѣ рыболовство въ послѣдній разъ нашло себѣ пріютъ въ качествѣ господствующаго занятія жителей двухъ южныхъ уѣздовъ Астраханскаго и Красноярскаго. Но и здѣсь условія промысла совершенно измѣнились. Въ былое время доставляя населенію постоянный и большой заработокъ, рѣчное рыболовство нынѣ представляетъ собою азартную игру, полную риска и разочарованій.

Достаточно взглянуть на г. Красный-Яръ, этотъ центръ нѣкогда зажиточнаго ловецкаго населенія. Нынѣ здѣсь царитъ запустѣніе; городъ наканунѣ банкротства; дома ловцовъ заложены; многіе изъ нихъ проданы съ аукціона; движимое имущество, домашняя утварь, предметы первой необходимости періодически употребляются на погашеніе неоплатныхъ долговъ. Ростовщики и еврейская спекуляція закабалили населеніе на почвѣ сдѣлокъ съ рыбою. Такова-же задолженность ловецкаго населенія въ селахъ и поселкахъ упомянутыхъ уѣздовъ.

Невозможно допустить, чтобы 100 тысячъ людей, составляющихъ населеніе этихъ уѣздовъ, долгое время еще продолжали бы основывать

свои хозяйственные разсчеты, самую жизнь, наконецъ, на дѣлѣ столь непрочномъ, какъ рыболовство. Не подлежитъ сомнѣнію, что тремъ четвертямъ изъ нихъ въ самомъ непродолжительномъ времени предстоитъ перейти къ другимъ занятіямъ—скотоводству и огородничеству, напримѣръ, обезпечивающимъ хотя и болѣе скромный, но за то и болѣе вѣрный заработокъ.

Истина заключается въ томъ, что интересы рыбопромышленности, по всей справедливости, могутъ быть отожествлены лишь съ интересами нѣсколькихъ крупныхъ низовыхъ рыбопромышленниковъ и покупателей рыбныхъ товаровъ да нѣсколькихъ тысячъ морскихъ ловцовъ, и, въ качествѣ таковыхъ, ни въ какомъ случаѣ не могутъ претендовать на предпочтительное вниманіе предъ интересами цѣлаго края.

Астраханская губернія не имѣетъ земства, не имѣетъ такого общественнаго учрежденія, которое уполномочено было бы представлять интересы края во всемъ ихъ объемѣ.

Вслѣдствіе этого мы, представители торговаго города, тѣсно связаннаго съ губерніей множествомъ всевозможныхъ отношеній, защищая собственные интересы, осмѣливаемся въ тоже время, по мѣрѣ силъ нашихъ, обратить вниманіе Правительства на нужды Астраханскаго края, его рабочаго и промысловаго населенія.

ОГЛАВЛЕНІЕ.

№№		Стран.
I.	Обмѣнъ мыслей между управляющимъ Астраханскимъ акцизнымъ управленіемъ Л. Л. Першке и гласнымъ Астраханской городской думы Х. Н. Хлѣбниковымъ по вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ . . .	1
II.	Новая желѣзнодорожная комбинація.	16
III.	Къ вопросу о Рязанско-Уральской желѣзной дорогѣ .	19
IV.	Къ вопросу о постройкѣ Разсказово-Камышинской желѣзной дороги	20
V.	Совѣщаніе по вопросу о проведеніи Покровско-Уральской желѣзной дороги	24
VI.	Къ проекту общества Рязанско-Козловской желѣзной дороги	24
VII.	По вопросу о переходѣ Козлово-Саратовской жел. дороги къ обществу Рязанско-Козловской жел. дороги .	25
VIII.	Петровская желѣзная дорога	25
IX.	Къ вопросу о Покровско-Уральской желѣзной дорогѣ .	27
X.	Рельсовая сѣть въ нижнемъ Поволжьѣ. *В. В.* . . .	28
XI.	Страхи Грязе-Царицынской желѣзной дороги. *В. В.* .	31
XII.	Еще о страхахъ Грязе-Царицынской жел. дороги. *В. В.*	33
XIII.	Постановленіе собранія акціоперовъ общества Грязе-Царицынской желѣзной дороги по вопросу о расширеніи предпріятія общества	35
XIV.	Ходатайство об-ва Грязе-Царицынской жел. дороги о разрѣшеніи ему постройки Пензо-Харьковской жел. дороги	36
XV.	Предполагаемое ходатайство г. Царицына объ отклоненіи постройки Камышинской жел. дороги	36
XVI.	Слухи о предполагаемомъ сооруженіи Царицынско-Астраханской жел. дороги по правому берегу Волги . .	37

XVII. Мотивы проекта об-ва Грязе-Царицынской жел. дороги о сооруженіи Царицынско-Астраханской жел. дороги . 37
XVIII. Подготовительныя работы по постройкѣ Уральской линіи жел. дороги 38
XIX. Желѣзные пути въ Южно-Приволжскомъ краѣ . . . 38
XX. Научная экспедиція для изслѣдованія киргизской степи, Усть-Урта и рѣки Аму-Дарьи, предпринимаемая на средства управленія Рязанско-Уральской жел. дороги . . 42
XXI. Проектъ правленія об-ва Грязе-Царицынской жел. дороги о соединеніи рельсовымъ путемъ станціи Волжской со станціей Соляной 44
XXII. Изысканія по сооруженію жел. дороги отъ Уральска до Гурьева. 45
XXIII. Новый проектъ (купца Трескинскаго) жел. дороги между Астраханью и Царицыномъ 45
XXIV. О предпринятыхъ на средства об-ва Рязанско-Уральской жел. дороги трудахъ экспедиціи по изслѣдованію Зауральскихъ степей и Усть-Урта до предѣловъ Хивы. 47
XXV. Сущность соображеній г. Трескинскаго, составителя новаго проекта жел. дороги между Астраханью и Царицыномъ. 48
XXVI. Къ вопросу о жел. дорогѣ «Астрахань-Царицынъ» . . 49
(Отзывы «Астраханскаго Вѣстника», «Русской Жизни», «Волго-Донскаго Листка» и «Саратовскаго Листка»).
XXVII. Нѣчто о проектѣ желѣзнодорожнаго пути отъ Астрахани до Царицына. *П. Б—ва.* 52
(Мнѣніе лица, близко стоящаго къ транспортному дѣлу по означенному тракту).
XXVIII. Рязанско-Уральская жел. дорога и Саратовъ, какъ новый рынокъ для сбыта рыбныхъ товаровъ. *Рыбопромышленника* 55
XXIX. Постановленіе Царицынской думы относительно ходатайства о пониженіи Грязе-Царицынскою жел. дорогою тарифовъ на провозимые товары 61
XXX. Воображеніе и соображеніе «Волго-Донскаго Листка» по поводу Царицынско-Астраханской жел. дороги . . 61
XXXI. Собираніе свѣдѣній о количествѣ грузовъ, какіе могутъ быть направляемы изъ Астрахани чрезъ Камышинъ въ центръ Россіи 63
XXXII. Царицынско-Астраханская жел. дорога 63
(Исторія проекта г. Т. и столкновенія послѣдняго съ конкурентами).

XXXIII. О пріѣздѣ въ Царицынъ инженера для производства изысканій по постройкѣ Царицынско-Астраханской жел. дороги 66

XXXIV. Проектируемое направленіе Царицынско-Астраханской жел. дороги съ конечною станціею у сел. Соляники на Волгѣ 67

XXXV. Не полезнѣе-ли для страны вести желѣзную дорогу на Астрахань по лѣвому, а не по правому берегу Волги? 68

(Статья «Сарат. Дневника» и замѣчанія на нее «Астрах. Листка»).

XXXVI. Корреспонденція изъ с. Владиміровки, Енотаевскаго уѣзда, Астрах. губерніи. *Е. К—ва* 71

(Въ ожиданіи желѣзной дороги.—Надежды и опасенія).

XXXVII. О необходимости и важности разработки вопроса о мѣстѣ сооруженія вокзала будущей Астраханско-Царицынской жел. дороги 72

XXXVIII. Слухъ объ изысканіяхъ новаго желѣзнодорожнаго пути отъ Астрахани на Никольское 73

XXXIX. Мысль о соединеніи желѣзнодорожнымъ путемъ Астрахани съ Гурьевымъ чрезъ киргизскую степь 74

XL. Объ избраніи бугра Киловъ-Табе за Форпостомъ, какъ конечной станціи Астраханско-Царицынской желѣзной дороги 74

XLI. Ходатайство об-ва Рязанско-Уральской жел. дороги о разрѣшеніи ему постройки подъѣзднаго пути отъ слободы Николаевской на Элтонъ и мнѣніе о связанномъ съ этимъ дѣломъ проектѣ возобновленія эксплоатаціи Элтона. *В. Скл.* 75

XLII. Предположеніе о преобразованіи въ «общество Юго-Восточныхъ желѣзныхъ дорогъ» об-ва Грязе-Царицынской жел. дороги и о сліяніи послѣдней съ Ростово-Ковловскою 76

XLIII. О грядущемъ ущербѣ для Астраханскаго транзита отъ осуществленія проектируемаго об-вомъ Рязанско-Уральской жел. дороги рельсоваго пути до Аму-Дарьи . . 77

XLIV. О разрѣшеніи об-ву Рязанско-Уральской жел. дороги открыть въ Астрахани городскую станцію, о будущей ея дѣятельности и о прибытіи въ Астрахань завѣдывающаго этою станціею 77

XLV. О проходѣ около Баскунчака партіи, снаряженной для изысканія жел. дороги чрезъ Элтонъ и т. д., и о предположеніи об-ва Рязанско-Уральской жел. дороги при-

ступить къ обслѣдованію современнаго состоянія Элтонскаго озера 78
XLVI. Общество Рязанско-Уральской желѣзной дороги, какъ новая коммерческая сила въ Волго-Каспійскомъ районѣ. 79
XLVII. Слухи объ окончаніи предварительныхъ изысканій по постройкѣ Царицынско-Астраханской жел. дороги . . 80
XLVIII. Ходатайство об-ва Юго-Восточныхъ жел. дорогъ о разрѣшеніи устроить отъ Царицына къ Астрахани узкоколейную жел. дорогу, имѣющую дѣйствовать лишь въ зимнее время 80
XLIX. О предпринятомъ об-вомъ Рязанско-Уральской жел. дороги обслѣдованіи современнаго состоянія Элтонскаго озера 81
L. Главные дѣятели правленія «Русскаго торгово-промышленнаго и ссуднаго банка» и его намѣренія развить ссудное и комиссіонное дѣло на юго-востокѣ Россіи . 81
LI. Урегулированіе тарифовъ, какъ мѣра сохраненія коммерческаго значенія г. Астрахани 82
LII. Запросъ Астраханской городской управы въ правленіе Ряз.-Уральскаго об-ва о степени достовѣрности слуховъ о намѣреніи об-ва соединить рельсовымъ путемъ Астрахань со своими главными линіями 91
LIII. Вопросъ о необходимости пересмотра тарифныхъ соотношеній между Царицыномъ и Саратовомъ по всѣмъ грузамъ 91
LIV. Слухи объ оставленіи безъ послѣдствій проекта проведенія Астраханско-Царицынской жел. дороги по правому берегу и о возникновеніи новаго проекта о проведеніи жел. дороги въ Астрахань по лѣвому берегу р. Волги. 92
LV. Слухи о возбужденіи вновь вопроса о Царицынско-Астраханской жел. дорогѣ 92
LVI. Представленіе об-ва Рязанско-Уральской жел. дороги по вопросу о сооруженіи жел.-дорожнаго пути до Кунграда и развитіи пароходства на Аму-Дарьѣ 93
LVII. Проектъ желѣзной дороги барона П. Ф. Дризена по лѣвому берегу Волги отъ Николаевской слободы до Астрахани 93
LVIII. Постановленіе о включеніи нѣкоторыхъ городскихъ станцій (въ томъ числѣ и станціи—Астрахань) въ прямое товарное сообщеніе со станціями всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ 94

LIX. Новый конкурентъ Волжскому пути. *Н. В.* 95
(По поводу открытія дѣйствій Петровской жел. дороги).
LX. Свѣдѣнія о произведенныхъ изысканіяхъ по предполагаемой желѣзнодорожной линіи Уральскъ-Аму-Дарья . 96
LXI. Средняя Азія, доставительница хлопка въ Европейскую Россію, какъ новый рынокъ для сбыта хлѣба изъ Европейской Россіи 96
(По поводу открытія движенія по Петровской желѣзной дорогѣ).
LXII. Замѣтка о Петровскѣ, какъ новомъ соперникѣ Астрахани со времени открытія дѣйствій Петровской жел. дороги 99
LXIII. О продленіи права, даннаго купцу Трескинскому, производства изысканій жел.-дор. пути отъ Астрахани до Царицына еще на годъ 99
LXIV. По поводу слуховъ о предполагаемой жел. дорогѣ «Астрахань-Гурьевъ» 100
LXV. Постановленіе Астрах. биржеваго комитета относительно ходатайства предъ Правительствомъ о соединеніи Астрахани жел.-дор. путемъ съ портами Чернаго и Каспійскаго морей 100
LXVI. О необходимости, въ виду опасныхъ конкурентовъ Астрахани, серьезно задуматься надъ рыботарифнымъ вопросомъ. *М-аго.* 101
LXVII. Борьба между Юго-Восточниками и Рязано-Уральцами. 102
LXVIII. По поводу пріѣзда въ Астрахань Министра Путей Сообщенія постановленіе относительно ходатайства передъ Министромъ о важнѣйшихъ путейскихъ нуждахъ города. 103
LXIX. Слухи: а) о предполагаемомъ Ряз.-Уральскимъ об-вомъ проложеніи рельсоваго пути отъ Уральской линіи по лѣвой сторонѣ Волги до Астрахани, и б) о вновь предполагаемомъ Юго-Восточнымъ об-вомъ соединеніи рельсовымъ путемъ Астрахани съ Царицыномъ по правому берегу Волги 104
LXX. Неопытность агента об-ва Юго-Восточныхъ дорогъ, а не ловушка. 105
LXXI. Рязанско-Уральское общество и рыбная торговля. *В. Ск-скаго.* 105
LXXII. Еще по поводу «ловушки» 109
LXXIII. Соображенія «Астрах. Вѣстника» о линіи «Астрахань-Тихорѣцкая» 110

LXXIV. Какія могутъ быть выгоды для Астрахани и Астрах. края отъ имѣющей быть проведенною Царицынско-Тихорѣцкой жел. дороги 112

LXXV. Слухи о скоромъ разрѣшеніи въ положительномъ смыслѣ вопроса о соединеніи рельсовымъ путемъ Астрахани съ Царицыномъ 113

LXXVI. Телеграмма о рѣшеніи об-ва Юго-Восточныхъ жел. дорогъ ходатайствовать о жел. дорогѣ отъ Царицына до Астрахани и о прорытіи Волго-Каспійскаго канала, и отзывъ г. *В. Скл.* объ этихъ предпріятіяхъ 113

LXXVII. Разъясненіе правленія Рязанско-Уральскаго об-ва о наибольшей выгодности для Астрахани и Астрах. края проведенія по лѣвому берегу Волги на Астрахань желѣзной дороги, о разрѣшеніи которой уже возбуждено ходатайство передъ Правительствомъ. 115

LXXVIII. На Царицынъ или на Камышинъ? *В. Склабутскаго.* . 116

(О преимуществахъ лѣвобережнаго направленія Астраханской желѣзной дороги).

LXXIX. Слухи о выборѣ Астрах. городскою управою лѣвобережной жел. дороги, проектируемой Ряз.-Уральскимъ об-вомъ. 122

LXXX. Засѣданіе Астрах. городской думы 22 февраля 1895 г. и постановленіе о принятіи ею лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги 123

LXXXI. Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» о засѣданіи Астрах. городской думы 22 февраля 1895 г. 123

LXXXII. Постановленіе чрезвычайнаго общаго собранія акціонеровъ об-ва Юго-Восточныхъ жел. дорогъ относительно ходатайства передъ Правительствомъ о предоставленіи этому об-ву сооруженія и эксплоатаціи жел. дороги отъ Царицына до Астрахани съ принятіемъ об-вомъ на себя производства работъ по улучшенію воднаго пути отъ Астрахани до Каспійскаго моря. 129

LXXXIII. Мнѣнія Саратовскихъ газетъ о необходимости, въ интересахъ Саратова, вести жел. дорогу отъ Астрахани не на Николаевскую слободу, а на Покровскую, и замѣчанія «Астрах. Листка» на эти мнѣнія. 130

LXXXIV. Царицынскіе «страхи» передъ Камышинско-Астраханскимъ направленіемъ жел. дороги 132

LXXXV. Ходатайство нѣкоторыхъ изъ Астрах. коммерсантовъ о проведеніи жел. дороги отъ Астрахани до Царицына по правому берегу р. Волги 133

LXXXVI. Сущность проекта Волго-Каспійскаго канала и его важность 134
LXXXVII. Наглая инсинуація 135
(Намеки «Волжско-Донскаго Листка» на промессы Рязанско-Уральскаго об-ва Астрах. городской думѣ и «Астрах. Справ. Листку»).
LXXXVIII. Постановленіе частнаго совѣщанія Саратовскихъ пароходчиковъ относительно ходатайства о проведеніи жел. дороги отъ Астрахани по лѣвому берегу Волги, и постановленія Саратовской думы и Новоузенскаго уѣзднаго земскаго собранія о томъ же 136
LXXXIX. Ожиданіе желѣзной дороги въ г. Красномъ-Яру и въ д. Бобровской. 138
XC. Бредъ Царицынской газеты 138
(По поводу мнѣнія Царицынской газеты о томъ, что отъ проведенія Астрах. жел. дороги не будетъ пользы никому, а будетъ одинъ вредъ).
XCI. Какъ будутъ переправляться черезъ рѣки поѣзда Рязанско-Уральской жел. дороги? 139
XCII. Сенсаціонный слухъ о томъ, что концессія на постройку Астрах. жел. дороги отдана будто-бы Ряз.-Уральск. об-ву. 141
XCIII. Выдержки изъ докладной записки об-ва Юго-Восточныхъ жел. дорогъ о преимуществахъ правобережнаго направленія Астрах. жел. дороги 141
XCIV. Историческая справка о выдачѣ въ 1870 г. одному иностранцу разрѣшенія изысканій для рельсоваго пути отъ Камышина на Эльтонъ, Баскунчакъ и Чапчачи . . 147
XCV. Слухи о производствѣ об-вомъ Юго-Восточныхъ жел. дорогъ изысканій для постройки новой линіи отъ Астрахани черезъ Ростовъ до ст. Раздѣльной. 147
XCVI. О значеніи для Россіи вообще разрѣшенной къ постройкѣ Царицынско-Тихорѣцкой желѣзнодорожной линіи. 148
XCVII. Къ вопросу о постройкѣ желѣзныхъ дорогъ въ Астраханской губерніи. *Ѳ. Брусницына* 151
(Свѣдѣнія о геологическихъ условіяхъ мѣстностей по правому и по лѣвому берегамъ р. Волги).
XCVIII. Слухи объ отдачѣ предпочтенія проекту Ряз.-Уральскаго об-ва о проведеніи Астрах. жел. дороги по лѣвобережному направленію 153
XCIX. Саратовскіе «страхи» передъ Камышинско-Астраханскимъ направленіемъ жел. дороги 154
C. Новая пристань Рязанско-Уральскаго об-ва въ Камышинѣ. 156

CI. Будущій грандіозный портъ въ Сарептѣ Царицынско-Тихорѣцкой жел. дороги 156
CII. О значеніи для Астрах. края Царицынско-Тихорѣцкой желѣзной дороги. *Н. П.* 158
CIII. О необходимости соединенія Астрахани рельсовымъ путемъ съ остальною Россіею и сводъ мнѣній о преимуществахъ правобережнаго и лѣвобережнаго направленій Астрах. жел. дороги. (Статья газ. «Новости»). . . . 159
CIV. О пріѣздѣ инженеровъ Рязанско-Уральскаго об-ва въ Астрахань и о ихъ дѣятельности по желѣзнодорожнымъ изысканіямъ 163
CV. Постановленіе Астрах. городской думы 18 октября 1895 г. о возобновленіи ходатайства о проведеніи Астрах. жел. дороги по лѣвому берегу Волги 164
CVI. Постановленіе Царицынскаго уѣзднаго земскаго собранія относительно ходатайства объ устройствѣ отъ магистральной линіи Астрах. жел. дороги вѣтви до с. Верхне-Ахтубинскаго, связаннаго съ Царицыномъ пароходнымъ сообщеніемъ 165
CVII. Слухъ объ отдачѣ постройки Астрах. жел. дороги по правому берегу Волги об-ву Юго-Восточныхъ жел. дорогъ 166
CVIII. Слухи о времени рѣшенія вопроса о направленіи Астрах. жел. дороги и вѣсти о проектѣ жел. дороги отъ Астрахани до Баку. 167
CIX. Свѣдѣнія объ изысканіяхъ Ряз.-Уральскаго об-ва въ луговой сторонѣ Волги по желѣзнодорожному дѣлу . . 167
CX. Слухи объ отложеніи на неопредѣленное время проведенія Астрах. жел. дороги по проекту Ряз.-Ур. об-ва и о постройкѣ новой жел. дороги отъ Астрахани до Баку. 168
CXI. О прибытіи въ Астрахань партіи инженеровъ для желѣзнодорожныхъ изысканій по правобережному направленію и о близкомъ окончаніи желѣзнодорожныхъ изысканій по лѣвобережному направленію. 169
CXII. Слухъ о томъ, будто-бы Ряз.-Урал. об-во отказалось отъ своего проекта Астраханско-Камышинской жел. дороги, и опроверженіе г. Ададуровымъ этого слуха . . 169
CXIII. Сообщеніе о намѣреніи М-ва путей сообщенія отказаться отъ постройки жел. дороги между Астраханью и Царицыномъ, взамѣнъ чего между этими двумя пунктами будетъ расчищенъ фарватеръ Волги 170
CXIV. Сообщеніе инженера Ѳ. П. Брусницына о геологическихъ изслѣдованіяхъ въ Астрах. степи, произведен-

ныхъ имъ во время развѣдокъ по проведенію жел. дороги между Камышиномъ и Астраханью 171
CXV. О необходимости проведенія Баку-Петровской жел. дороги 172
CXVI. О производствѣ гидротехниками Ряз.-Уральской жел. дороги изслѣдованій теченія воды въ Волгѣ и Болдѣ. . 173
CXVII. Слухи о томъ, что проведеніе на Астрахань жел. дороги по лѣвому берегу Волги сочтено преждевременнымъ и что сумму, потребную на устройство этой дороги, предположено употребить на углубленіе устьевъ Волги 174
CXVIII. Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» о ходѣ преній по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ въ засѣданіи 2 декабря 1896 г. Астрах. губернскаго дворянскаго собранія и постановленіе собранія по этому вопросу 174
CXIX. О присылкѣ г. Ададуровымъ гласнымъ Астрах. городской думы телеграммъ съ рекомендаціею лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги 178
CXX. Докладъ Астрах. городской управы, представленный Астрах. городской думѣ въ засѣданіе 13 февраля 1897 г. и постановленіе думы о принесеніи на Высочайшее имя всеподданнѣйшаго прошенія о проведеніи Астрах. жел. дороги по лѣвому берегу Волги 178
CXXI. Отчеты «Астрах. Вѣстника» и «Астрах. Листка» о засѣданіи Астрах. городской думы 13 февраля 1897 г. 182
CXXII. Телеграмма Астрах. биржеваго комитета на имя Министра Финансовъ съ просьбою оказать содѣйствіе скорѣйшему соединенію Астрахани рельсовымъ путемъ съ общею сѣтью жел. дорогъ Имперіи. 184
CXXIII. Записка правленія Ряз.-Уральскаго об-ва по вопросу о соединеніи г. Астрахани съ общею желѣзнодорожною сѣтью и о предпочтительности направленія Астрах. жел. дороги по лѣвому берегу р. Волги 185
CXXIV. Отчеты «Астрах. Вѣстника» и «Астрах. Листка» о засѣданіяхъ Астрах. городской думы 20—22 августа 1897 г. и постановленіе думы объ отправленіи въ С.-Петербургъ особой депутаціи для поддержанія ходатайства города по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ . . 195
CXXV. Письмо къ редактору «Астрах. Листка» *Ѳ. С. Малышева*, управляющаго Астрах. отдѣленіемъ Волжско-Камскаго коммерческаго банка, о правобережномъ направленіи Астрах. жел. дороги, какъ наивыгоднѣйшемъ, и замѣтка г. *Мѣстнаго публициста* по поводу этого письма 199

CXXVI. Постановленіе Временнаго Совѣта по управленію внутреннею киргизскою ордою о возбужденіи ходатайства о лѣвобережномъ направленіи Астрах. жел. дороги чрезъ киргизскую степь 204

CXXVII. Предложеніе рязано-уральцевъ Самарской земской управѣ присоединиться къ ходатайству Ряз.-Уральскаго об-ва о разрѣшеніи сооруженія жел.-дор. линій: Царицынъ-Кротовка и Волга (лѣвый берегъ)—Астрахань . 207

CXXVIII. Свѣдѣнія о проектируемомъ направленіи желѣзнодорожной линіи по территоріи города Астрахани . . . 208

CXXIX. Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» о бывшемъ 7 октября 1897 г. въ квартирѣ г. Начальника Астрах. губерніи совѣщаніи по вопросу о выборѣ направленія жел. дороги на Астрахань 208

CXXX. Запросъ въ засѣданіи Астрах. городской думы 9 октября 1897 г. о причинѣ невыѣзда въ С.-Петербургъ избранной думою депутаціи, отчетъ о чрезвычайномъ засѣданіи думы 13 октября для выбора новаго члена депутаціи и сообщеніе о времени выѣзда членовъ депутаціи изъ Астрахани въ С.-Петербургъ 237

CXXXI. Записка о проведеніи жел. дороги въ Астрах. губерніи по лѣвому берегу р. Волги, представленная въ С.-Петербургѣ особою депутаціею, избранною въ засѣданіяхъ Астрах. городской думы 22 августа и 13 октября 1897 года 239

CXXXII. Предложеніе Астрах. городскаго управленія городскимъ думамъ Краснаго-Яра и Царева присоединиться къ возбужденному тѣмъ управленіемъ ходатайству о лѣвобережномъ направленіи Астрах. желѣзной дороги; постановленія о томъ Красноярской и Царевской городскихъ думъ; постановленіе Камышинскаго земскаго собранія относительно ходатайства о томъ же направленіи Астрах. желѣзной дороги 257

CXXXIII. Объ ускореніи работъ по Тихорѣцкой жел. дорогѣ, въ виду открытія движенія по ней съ 15 октября 1897 г.; жалобы торговопромышленнаго міра Ростова-на-Дону о грядущей утратѣ этимъ городомъ своего прежняго важнаго значенія; преувеличенность этихъ жалобъ и опасеній 259

CXXXIV. Корреспонденція изъ Царицына о постановленіи Цариц. уѣзднаго земскаго собранія 21 октября 1897 г. относительно ходатайства, въ случаѣ осуществленія за-

волжской линіи Астрах. жел. дороги, о проведеніи отъ нея вѣтви до с. Верхне-Ахтубинскаго, лежащаго при истокѣ р. Ахтубы изъ Волги. *Волжанина* 261

CXXXV. Проектъ новаго желѣзнодорожнаго пути, для вывоза южно-уральскихъ жел. рудъ, отъ ст. Кротовка Самаро-Златоустовской жел. дороги на Царицынъ; значеніе этой линіи; замѣтка *Ѳ. С. Малышева* съ предложеніемъ Волжскимъ пароходчикамъ и поволжскимъ биржевымъ комитетамъ возбудить ходатайство о направленіи Уральской руды на югъ воднымъ путемъ до Царицына; отвѣтъ г. *П. С.* на эту замѣтку 263

CXXXVI. Письмо къ редактору «Астрах. Листка». *А. Р—ра.* . 268

(Сомнѣніе въ безпристрастности лицъ, отстаивавшихъ на бывшемъ 7 октября 1897 г. совѣщаніи лѣвобережное направленіе Астрах. жел. дороги).

CXXXVII. Казна и лѣвобережное направленіе Астрах. жел. дороги. *А. З.* 270

(Проведеніе жел. дороги по лѣвому берегу р. Волги совпадаетъ съ интересами казны, имѣющей на этомъ берегу большую часть казенныхъ угодій и получающей большіе доходы съ Баскунчакскаго соляного промысла; подтвержденіе этого положенія цифрами).

CXXXVIII. Письмо въ редакцію «Астрах. Вѣстника». *П.* . . . 272

(По поводу появленія въ мѣстной печати отчетовъ о совѣщаніи 7 октября 1897 года указаніе на печальную участь Астрахани, въ случаѣ проведенія жел. дороги по правому берегу, и на необходимость лѣвобережнаго направленія жел. дороги; опроверженіе мнѣній правобережниковъ, а также развитіе и подкрѣпленіе мнѣній лѣвобережниковъ).

CXXXIX. Письмо въ редакцію «Астрах. Вѣстника». *И. К.* . . 277

(Выясненіе выгодъ того и другого направленія Астрах. жел. дороги: правобережное разовьетъ только рыбопромышленность и Форпостъ въ ущербъ городу и при этомъ сильно подорветъ пароходство, а лѣвобережное разовьетъ Астрахань, какъ транзитный пунктъ, въ особенности же Астрах. край и отчасти промышленность).

CXL. Ф. П. Неизвѣстновъ и г. Василевскій (Буква). *М. Г.* 279

(Разъясненіе ошибочности сужденій г. Василевскаго о Ф. П. Неизвѣстновѣ и о его мнѣніи по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ, съ указаніемъ на то, что г. Василевскій писалъ свой фельетонъ, совершенно не зная Астрах. условій).

CXLI. Необходимость введенія въ Астрах. губерніи земства, какъ учрежденія, на которомъ лежитъ попеченіе о мѣстныхъ пользахъ и нуждахъ, и не изученность Астрах. края, какъ аргументъ въ пользу введенія земства, изучающаго и вѣдающаго мѣстныя пользы и нужды . . 280

CXLII. Изъ письма въ редакцію «Астрах. Листка» г. *Петровца*, обращающаго вниманіе Петровскаго Общества на полезность обсужденія въ этомъ Об-вѣ вопроса о лучшемъ направленіи Астрах. жел. дороги; изъ письма въ ту же редакцію *Ѳ. С. Малышева* о томъ, что онъ уже заявилъ Петровскому Об-ву о своей готовности сдѣлать въ Об-вѣ немедленно докладъ по этому вопросу и надѣется, что лѣвобережники, «имѣя во главѣ г. Зубовича», готовы къ возраженіямъ; письмо *П. О. Зубовича* въ отвѣтъ г. Малышеву 282

CXLIII. Докладъ *Ѳ. С. Малышева* о преимуществахъ правобережнаго направленія Астрах. жел. дороги. (Читанъ 23 октября 1897 г. въ Петровскомъ Об-вѣ изслѣдователей Астрах. края) 284

CXLIV. Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» объ общемъ собраніи 23 октября 1897 г. Петровскаго Общества изслѣдователей Астрах. края 305

CXLV. О значеніи желѣзныхъ дорогъ и главнымъ образомъ о вліяніи ихъ на экономическую жизнь страны. *П. Ровскаго.* 319

CXLVI. Что-же будетъ возить Астраханская желѣзная дорога? *Профана* 324

CXLVII. Дѣйствительность превосходитъ иногда самыя смѣлыя ожиданія. *Аб—а.* 326

(Указаніе на то, что въ виду недоставки, за мелководьемъ, мазута и недостатка его въ подмосковномъ районѣ, зазимовавшее въ Астрахани количество мазута, до 60 милл. пудовъ, могло-бы быть двинуто по Астрах. жел. дорогѣ, если-бы она существовала, и дать ей милліонную прибыль).

CXLVIII. Нѣсколько словъ о Баскунчакѣ и о его нуждахъ. *Соляного человѣка.* 327

CXLIX. Вопросъ о мѣстѣ центральной станціи будущей Астрах. жел. дороги. *И. Кузнецова* 334

(Въ виду того, что постройка лѣвобережной дороги, выгодной и полезной для Астрахани, чрезвычайно дорога, а постройка правобережной грозитъ Астрахани обѣдненіемъ по многимъ отраслямъ торговли и промышленности,

авторъ предлагаетъ просить кого слѣдуетъ о постройкѣ правобережной дороги, но съ центральною станціей въ чертѣ г. Астрахани).

CL. Письмо въ редакцію «Астрах. Вѣстника». *И. К.* . . 339

(Желая Астрахани имѣть жел. дорогу, авторъ предлагаетъ оставить желѣзнодорожные диспуты и единодушно просить жел. дорогу, какую изберетъ Правительство).

CLI. Аппетиты домовладѣльцевъ г. Астрахани. (Къ вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ). *Ковнова* 340

CLII. Какъ быть? *Пр—на* 343

(По поводу заявленія, сдѣланнаго 7 и 23 октября 1897 года, о томъ, будто-бы г. Министръ Финансовъ даетъ, подъ обезпеченіе подвижнымъ составомъ, на углубленіе Волги отъ Астрахани до моря семимилліонную ссуду тому об-ву, которому отдадутъ постройку Астрах. желѣзной дороги).

CLIII. Предстоящій крахъ г. Астрахани. *Астраханскаго домовладѣльца* 345

(Доказывается возможность неизбѣжнаго разворенія Астрах. домовладѣльцевъ, банковъ, ихъ вкладчиковъ, и вообще всего г. Астрахани, въ случаѣ проведенія жел. дороги по правому берегу р. Волги).

CLIV. Прямой тарифъ для торговыхъ сношеніи съ Закавказьемъ и Закаспійскимъ краемъ 348

CLV. Краткій обзоръ нашей торговли съ Средней Азіей съ начала XVIII столѣтія. (Къ желѣзнодорожному вопросу). *А. Н. Ксенева* 352

CLVI. Второй докладъ *Ѳ. С. Малышева* о преимуществахъ правобережнаго направленія Астрах. жел. дороги. (Читанъ 9 ноября 1897 г. въ Астрах. биржевомъ обществѣ). 363

CLVII. Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» о собраніи 9 ноября 1897 г. Астрах. биржеваго общества. 377

CLVIII. Свѣдѣнія о количествѣ рыбныхъ товаровъ, отправленныхъ изъ Астрахани по Грязе-Царицынской жел. дорогѣ съ 1880 г. по 1890 г. *Вас. Ключевскаго.* . . 385

CLIX. О переправѣ черезъ рѣку Волгу у Астрахани. *С. Кузнецкаго* 386

(Предложеніе провести Астрах. жел. дорогу по правому берегу, но съ тѣмъ, чтобы г. Астрахани предоставить устроить вокзалъ въ самомъ городѣ на свой счетъ и самому эксплоатировать паромъ съ ледоколомъ для сообщенія съ Форпостомъ)

CLX. О присоединеніи къ Астрахани Форпоста, какъ части ея, или ея пригорода. (Къ желѣзнодорожному вопросу). *Непричастнаго* 388

CLXI. Къ вопросу объ Астрах. желѣзной дорогѣ. 390

(Отзывы «Міровыхъ Отголосковъ», «Саратовскаго Листка», Саратовскаго Дневника», «Волжско-Донскаго Листка», «Новаго Времени» и «Echo des mines»).

CLXII. Письмо въ редакцію «Астрах. Вѣстника» г. *Кореннаго Астраханца* по желѣзнодорожному вопросу и отвѣтъ на это письмо г. *Малышева* 399

CLXIII. Сообщеніе Астрах. город. головы въ засѣданіи Астрах. городской думы 28 ноября 1897 г. о результатахъ поѣздки въ С.-Петербургъ особой депутаціи, избранной въ засѣданіяхъ Астрах. город. думы 22 августа и 13 октября 1897 года 405

CLXIV. Ходатайство общества Дубовки о соединеніи этого посада рельсовымъ путемъ со станціями «Красный-Яръ» и «Городище» и значеніе разрѣшенія этихъ линій для Астрах. жел. дороги и Астрах. края. *В. Т.* 407

CLXV. Отвѣтъ г. Малышеву. (Докладъ *Е. А. Бернарда* о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги, читанный 5 декабря 1897 г. въ Петровскомъ Об-вѣ изслѣдователей Астрах. края) 408

Приложеніе. Таблицы №№ 1, 2, 3 и 4 на отдѣльномъ полулистѣ.

CLXVI. Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» объ общемъ собраніи 5 декабря 1897 г. Петровскаго Общества изслѣдователей Астрах. края 431

CLXVII. Мое возраженіе на докладъ г. Бернарда. (Къ вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ). *В. Склабинскаго* 446

CLXVIII. Письма въ редакціи мѣстныхъ газетъ 454

(Письма: а) *В. Н. Виноградскаго* и *Е. А. Бернарда*, по поводу доклада послѣдняго, б) *Ѳ. С. Малышева* въ отвѣтъ на одно изъ возраженій Х. Н. Сергѣева въ собраніи 5 декабря Петров. Об-ва, и в) г. *Мельникова* въ отвѣтъ на сужденія о Торгово-промышленномъ банкѣ, высказанныя г. Малышевымъ въ томъ-же собраніи 5 декабря 1897 г.).

CLXIX. Голосъ промышленника. *Ф. Б.* 458

Указывается главнымъ образомъ на то, что въ Астрахани въ настоящее время насчитывается нѣсколько тысячъ торговыхъ и промышленныхъ предпріятій, окупающихся исключительно уѣздными ловцами, которые по сдачѣ въ Астрахани рыбныхъ товаровъ и по полученіи де-

нетъ, здѣсь же закупаютъ все необходимое для жизни; при проведеніи жел. дороги на Форпостъ, ловцы будутъ сдавать свои товары тамъ-же, туда же перейдутъ и тѣ торгово-промышленныя предпріятія, которыя живутъ ловцами, и Астрахань несомнѣнно можетъ разшириться).

CLXX. О чемъ необходимо Астрахани въ настоящее время ходатайствовать предъ Правительствомъ. *В. Склабинскаго.* 460

(По мнѣнію автора, необходимо ходатайствовать: а) о главной станціи въ самомъ г. Астрахани, б) о паромѣ-ледоколѣ для сообщенія съ Форпостомъ, в) о присоединеніи Форпоста къ Астрахани и г) о постройкѣ правобережной жел. дороги Правительствомъ).

CLXXI. О количествѣ верстъ по прямому разстоянію между Астраханью и Камышиномъ 464

(Обмѣнъ мыслей и вычисленій между *В. И. Склабинскимъ*, *А. А. Перуанскимъ*, г. *В. Поповымъ* и анонимомъ).

CLXXII. Не надѣйтесь на матушку-Волгу. (Статья г. Е. Богдановича). 469

CLXXIII. Еще конкурентъ Астраханской рыбѣ 475

CLXXIV. Проектъ желѣзной дороги отъ Киаляра къ морю. . . 477

CLXXV. Ходатайство Астрах. биржеваго купечества объ оставленіи существующаго тарифа на керосинъ по Закавказской жел. дорогѣ безъ измѣненія 478

CLXXVI. Постановленіе Астрах. городской думы 15 декабря 1897 г. объ ассигнованіи 10 тыс. руб. на детальную разработку данныхъ о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги и о избраніи для того особой комиссіи 480

CLXXVII. Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» о засѣданіи Астрах. городской думы 15 декабря 1897 г. . 480

CLXXVIII. Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ. *П. Ровскаго.* 489

(Указавъ на группы, интересы которыхъ въ спорѣ о направленіи Астрах. жел. дороги опредѣленно выяснились, авторъ вкратцѣ повторяетъ главнѣйшіе доводы Ѳ. С. Малышева въ защиту правобережнаго направленія Астрах. жел. дороги).

CLXXIX. Маленькое поясненіе къ предъидущей статьѣ. . . . 495

(Поясняя съ своей стороны, что домовладѣльцевъ г. Астрахани, интересы которыхъ затрогиваются при правобережномъ направленіи жел. дороги, можно въ данномъ случаѣ раздѣлить на двѣ группы, авторъ указываетъ на устройство въ Астрахани главной желѣзнодорожной станціи и устройство постоянной переправы черезъ Волгу,

какъ на вѣрное, по его мнѣнію, средство удержать за городомъ и ту часть товарнаго оборота, которая могла-бы отойдти на Форпостъ).

CLXXX. Свѣдѣнія о количествѣ паровыхъ и парусныхъ судовъ, приходящихъ въ Астрахань и на 9-ти и 12-ти футовой рейды. (Изъ доклада Астрах. биржеваго комитета общему собранію членовъ биржеваго об-ва) 497

CLXXXI. Ошибки, незнаніе или намѣренная подтасовка? (Отвѣтъ Ѳ. С. Малышеву). *А. Владимірскаго.* 498

CLXXXII. Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ. . . 527

(Извѣстіе о приглашеніи Сарат. прис. повѣр. В. Ф. Лятошинскаго въ С.-Петербургъ для занятія въ особой комиссіи по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ и слухи о существованіи нѣсколькихъ проектовъ этой дороги).

CLXXXIII. О брошюрѣ рязано-уральцевъ. *Математика.* . . . 527

(О воспроизведенной выше подъ № CLXXXI брошюрѣ г. А. Владимірскаго: «Ошибки, незнаніе или намѣренная подтасовка? Отвѣтъ Ѳ. С. Малышеву». Спб. 1897 г.).

CLXXXIV. Краткій обзоръ хода дѣла въ 1897 г. по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ 532

(Составленъ правобережникомъ и помѣщенъ въ «Астрах. Листкѣ» въ «Обозрѣніи главныхъ вопросовъ мѣстной жизни за 1897 годъ»).

CLXXXV. Вниманію съѣзда солепромышленниковъ 535

(Воспроизведеніе статьи г. В. Леонтьева, помѣщ. въ «Спб. Вѣдомостяхъ», о причинахъ, вредно вліяющихъ на успѣхъ солепромышленности Астрах. края, и о необходимости устраненія этихъ причинъ).

CLXXXVI. Замыселъ противъ Баскунчака. *В. Склабинскаго.* . . 539

(Предположенія и мысли по поводу предъидущей статьи).

CLXXXVII. По поводу литературнаго произведенія г. Владимірскаго. (Къ вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ). *Ѳ. Малышева.* 543

CLXXXVIII. Къ вопросу объ Астрах. желѣзной дорогѣ 549

(Двѣ статьи «Биржевыхъ Вѣдомостей» въ пользу лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги).

CLXXXIX. Къ желѣзнодорожному вопросу 555

(По мнѣнію автора, правобережное направленіе Астрах. жел. дороги имѣетъ то преимущество, что 1) въ случаѣ продленія ея до Дербентъ—Баку, не придется строить моста и 2) при ея посредствѣ улучшится благосостояніе калмыковъ).

CXC. Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ . . . 556

(Извѣстіе о томъ, что въ 1898 г. Правительство не имѣетъ приступить къ постройкѣ Астрах. жел. дороги).

CXCI. Сообщеніе Астрах. город. головы въ засѣданіи Астрах. городской думы 29 января 1898 г.. 557

(О томъ, что постановленіе думы 15 декабря 1897 г. объ ассигнованіи 10 тыс. руб. на детальную разработку данныхъ о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги препровождено на благоусмотрѣніе г. Министра Внутреннихъ Дѣлъ).

CXCII. Астраханская злоба дня. *** 557

(Авторъ разсматриваетъ по существу брошюры г.г. Малышева и Владимірскаго по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ и высказывается за направленіе ея по лѣвому берегу р. Волги).

CXCIII. По вопросу объ Астраханской жел. дорогѣ. Губернскаго предводителя дворянства *Хлѣбникова* 564

(Возраженіе на предыдущую статью: «Астраханская злоба дня»).

CXCIV. Астраханская желѣзная дорога. *** 570

(По поводу возраженія Х. Н. Хлѣбникова на статью: «Астраханская злоба дня»).

CXCV. По вопросу объ Астраханской жел. дорогѣ. (Отвѣтъ г. Хлѣбникову). Инженера п. с. *К. К. Іокиша* . . . 576

CXCVI. Объ Астраханской желѣзной дорогѣ. (По поводу письма инженера Іокиша въ отвѣтъ на статью г. Хлѣбникова). *К. А. З.* 581

CXCVII. По вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ. Астраханскаго губернскаго предводителя дворянства *Х. Хлѣбникова* 583

(Добавленіе къ статьѣ того же автора, помѣщенной въ № 14 «Гражданина» 1898 г. и воспроизведенной въ настоящемъ «Сборникѣ» подъ № CXCIII).

CXCVIII. Объ Астраханской желѣзной дорогѣ. (По поводу статьи инженера Іокиша). Инженера путей сообщенія *А. Ленкевича* 586

CXCIX. Мнѣніе старожила по желѣзнодорожному вопросу. *Я. Ленскаго* 589

(Указавъ на то, что правый берегъ Волги отъ Царицына до Чернаго Яра изрытъ массою глубокихъ балокъ и потому потребуетъ для жел. дороги множество мостовъ и гатей, а отъ Чернаго Яра до Астрахани совершенно непригоденъ для дороги по причинѣ сыпучихъ песковъ и разливовъ воды у Форпоста, авторъ высказываетъ, что лѣвобережное направленіе жел. дороги и возможнѣе, и цѣннѣе для Астрахани во всѣхъ отношеніяхъ).

CC. Рѣшительный доводъ въ пользу правобережнаго направленія Астрах. желѣзной дороги 591

(Въ виду того, что строющаяся Восточно-Донецкая дорога дастъ значительное сокращеніе разстоянія для Астрах. грузовъ, идущихъ черезъ Царицынъ на югъ и юго-западъ, авторъ предлагаетъ городскому управленію просить, буде Правительство найдетъ правобережное направленіе Астрах. жел. дороги болѣе выгоднымъ, устроить главную станцію съ вокзаломъ въ Астрахани и оборудовать переправу на Форпостъ).

CCI. Корреспонденція «Новаго Времени» о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги. . . 593

CCII. Въ Астрах. городскую думу гласнаго думы *Д. Н. Сергѣева* заявленіе 596

(О томъ, что необходимо нужно сдѣлать для того, чтобы и для столичныхъ вліятельныхъ сферъ, отъ которыхъ зависитъ окончательное разрѣшеніе вопроса объ Астрах. жел. дорогѣ, сдѣлать ясною и неопровержимою истину о насущной необходимости для Астрахани именно лѣвобережнаго направленія и о неизбѣжномъ для нея вредѣ правобережнаго направленія Астрах. жел. дороги).

CCIII. Постановленіе Астрах. городской думы 26 февраля 1898 г. объ ассигнованіи 3 тыс. руб. на расходы по собиранію дополнительныхъ свѣдѣній въ подтвержденіе ходатайства думы о лѣвобережномъ направленіи Астрах. жел. дороги. 603

CCIV. Отчетъ «Астрах. Листка» о засѣданіи Астрах. городской думы 26 февраля 1898 года 604

CCV. Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» объ общемъ собраніи 1 марта 1898 г. Астрах. об-ва садоводства и огородничества 605

CCVI. Изъ письма *Х. Н. Сергѣева* въ редакцію «Астрахан. Вѣстника» 612

(По поводу нѣкоторыхъ мѣстъ отчета «Астрах. Листка» объ общемъ собраніи 1 марта 1898 г. Астрах. об-ва садоводства и огородничества).

CCVII. Сообщеніе о томъ, что со стороны Министра Внутреннихъ Дѣлъ не встрѣтилось препятствій къ приведенію въ исполненіе постановленія Астрах. городской думы 15 дек. 1897 г. объ ассигнованіи 10 т. руб. на детальную разработку данныхъ о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги 612

CCVIII. О желѣзной дорогѣ къ Персидскому заливу 613

(По поводу извѣщенія Петерб. газетъ о предстоящей поѣздкѣ въ Персію русскихъ инженеровъ для освѣдомленія;

насколько удобоисполнима мысль о проведеніи жел. дороги отъ Касп. моря чрезъ Персію къ Персидскому заливу, авторъ предлагаетъ ассигнованныя думою 10 тыс. руб. употребить не по прямому ихъ назначенію, а на изслѣдованіе вопроса о скорѣйшемъ соединеніи Астрахани рельсовымъ путемъ съ Петровскомъ и Царицыномъ).

CCIX. Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» о ходѣ преній по поводу доклада Х. Н. Сергѣева по желѣзнодорожному вопросу въ собраніи 14 апрѣля 1898 г. Петровскаго Общества изслѣдователей Астрах. края . 614

CCX. Письмо въ редакцію «Астрах. Листка». *Х. Н. Сергѣева.* 626

(Три поправки къ отчету о преніяхъ по поводу доклада Х. Н. Сергѣева).

CCXI. По поводу доклада Х. Н. Сергѣева. *А.*. 626

CCXII. Отвѣтъ на письмо г. А. *Х. Н. Сергѣева.* 628

CCXIII. О хлѣбномъ пайкѣ. (По поводу предыдущаго письма Х. Н. Сергѣева). *Стараго воина.* 630

CCXIV. Отвѣтъ на замѣтку г. Стараго воина. *Х. Н. Сергѣева.* 630

CCXV. Увѣдомленіе Министерства Внутреннихъ Дѣлъ о томъ, что разсмотрѣніе вопроса о проведеніи жел. дороги отъ Камышина до Астрахани отложено на неопредѣленное время, и статья «Астрах. Листка» по этому поводу . 632

CCXVI. Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ . . . 634

(Сообщеніе о возбужденіи станицами I отдѣла Астрах. казачьяго войска ходатайства о проведеніи Астрах. жел. дороги по правому берегу рѣки Волги).

CCXVII. Нарожденіе новой монополіи и новыхъ синдикатовъ. . 635

(Указывается на возможность монополизаціи солянаго дѣла въ Россіи со стороны иностранныхъ обществъ, оперирующихъ въ Донецкомъ округѣ, и на необходимость, въ противодѣйствіе этой вредной для народнаго хозяйства затѣѣ, поднять развитіе солянаго дѣла въ низовьяхъ Поволжья чрезъ соединеніе Баскунчака и Эльтона съ общею сѣтью жел. дорогъ Россіи).

CCXVIII. Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ. . . 642

(Воспроизведеніе статьи «Русскаго Слова» о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги).

CCXIX. Къ желѣзнодорожному вопросу 644

(Слухъ о томъ, что министерствомъ путей сообщенія, въ видахъ разрѣшенія вопроса объ Астрах. жел. дорогѣ, будетъ командирована особая комиссія для ознакомленія на мѣстѣ съ различными техническими условіями мѣстности обоихъ береговъ р. Волги).

Библиотека РИВМФ СССР

CCXX. Слухи о проектируемомъ новомъ рельсовомъ пути отъ Астрахани до Ростова-на-Дону и мнѣнія г.г. Келле-Шашкова и Астраханца по этому поводу. 644

CCXXI. Отголоски 646

(По поводу ассигнованія 15 дек. 1897 г. и 26 февр. 1898 г. Астрах. город. думою 13000 руб. на детальную разработку данныхъ о преимуществахъ лѣвобережнаго направленія Астрах. жел. дороги и на расходы по собиранію дополнительныхъ свѣдѣній въ подтвержденіе ходатайства думы объ означенномъ направленіи).

CCXXII. Письмо въ редакціи мѣстныхъ газетъ. *Х. Н. Сергѣева*. 647

(Указаніе и исправленіе ошибокъ, допущенныхъ въ предыдущей статьѣ).

CCXXIII. «Сползаніе» г. Курска и переселеніе его въ слободу Ямскую. 649

(Въ подтвержденіе справедливости опасеній лѣвобережниковъ за перемѣщеніе большинства народонаселенія изъ Астрахани на Форпостъ, въ случаѣ проведенія Астрах. жел. дороги по правому берегу р. Волги съ вокзаломъ на Форпостѣ, воспроизводится корреспонденція изъ Курска, повѣствующая о быстромъ перемѣщеніи значительной части народонаселенія изъ Курска за пять верстъ въ слободу Ямскую, со времени постройки въ ней, а не въ Курскѣ, желѣзнодорожнаго вокзала, о быстромъ ростѣ этой слободы и паденіи Курска).

CCXXIV. Къ вопросамъ объ Астрах. каналѣ и жел. дорогѣ . . 650

(По поводу слуховъ о томъ, что главною цѣлью поѣздки въ Астрахань Министра Путей Сообщенія служитъ изученіе на мѣстѣ вопроса о Волго-Каспійскомъ каналѣ, а затѣмъ и вопроса желѣзнодорожнаго).

CCXXV. Новое направленіе Астраханскихъ грузовъ. 651

(О направленіи Астрах. рыбныхъ грузовъ на внутренніе рынки чрезъ Саратовъ при посредствѣ Восточнаго об-ва и о причинахъ этого).

CCXXVI. Новая важная для края желѣзнодорожная линія. . . 652

(О проектируемой новой желѣзнодорожной линіи Царицынъ-Оренбургъ-Орскъ-Челябинскъ, долженствующей пройти по сѣверной части Астрах. губерніи).

CCXXVII. Докладъ *Х. Н. Сергѣева* по желѣзнодорожному вопросу. (Читанъ 14 апрѣля 1898 г. въ Петровскомъ Об-вѣ изслѣд. Астрах. края). 654

CCXXVIII. Какія именно данныя имѣютъ рѣшающее значеніе въ вопросѣ о выборѣ направленія желѣзной дороги? (По поводу доклада Х. Н. Сергѣева по желѣзнодорожному вопросу). *Ѳ. Малышева*. 678

CCXXIX. Полемическіе пріемы г. Малышева. *Х. Н. Серкъева.* 693
CCXXX. Къ желѣзнодорожному вопросу 700
(Слухъ о проектируемыхъ техническихъ мѣрахъ по Владикавказской жел. дорогѣ въ связи съ соединеніемъ ея съ Астраханью).
CCXXXI. О засѣданіи Астраханской городской желѣзнодорожной комиссіи 29 іюля 1898 года. 701
CCXXXII. Къ желѣзнодорожному вопросу 702
(О сочувственномъ отношеніи г. управляющаго государ. имуществами Астрах. губерніи къ просьбѣ Астрах. городской желѣзнодорожной комиссіи).
CCXXXIII. О засѣданіи Астраханской городской желѣзнодорожной комиссіи 13 августа 1898 года 702
CCXXXIV. Къ желѣзнодорожному вопросу. 703
(Сообщеніе правленія об-ва Владикавказской жел. дороги о проектируемомъ направленіи Царицынско-Челябинской жел. дороги).
CCXXXV. Къ желѣзнодорожному вопросу 704
(Сообщеніе г. управляющаго госуд. имуществами Астраханской губерніи на имя городскаго головы о томъ, что ближайшій осмотръ казенныхъ оброчныхъ статей Астраханской губерніи убѣждаетъ его, г. управляющаго, въ интересахъ ввѣренныхъ ему госуд. имуществъ, высказаться за безусловную необходимость проведенія жел. дороги по лѣвому берегу Волги отъ Астрахани до Камышина).
CCXXXVI. Къ желѣзнодорожному вопросу. 705
(О собраніи особо командированнымъ Астрах. городскою управою лицомъ въ управленіи государ. имуществами Астрах. губерніи, съ разрѣшенія г. управляющаго ими, данныхъ о казенныхъ оброчныхъ статьяхъ, расположенныхъ въ предѣлахъ Астрах. губерніи по обоимъ берегамъ Волги).
CCXXXVII. Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ. . . 705
(Сообщеніе о томъ, что, по свѣдѣніямъ автора статьи, об-во Ряз.-Уральской жел. дороги, занявшись Повѣнецкою линіею, Астрах. жел. дорогою серьезно не интересуется, и въ министерствѣ путей сообщенія никакихъ подготовительныхъ работъ по внесенію Астрах. желѣзнодорожнаго вопроса въ Государственный Совѣтъ не производится).
CCXXXVIII. Къ желѣзнодорожному вопросу 706
(Извѣстіе о поѣздкѣ по Волгѣ отъ Нижняго до Астрахани представителя Ряз.-Уральскаго об-ва К. И. Лапшинскаго и о цѣли этой поѣздки, и сообщеніе о томъ, что первоначальный планъ Астраханско-Камышинской

жел. дороги нѣсколько видоизмѣняется и осуществленіе отсрочивается въ виду проектируемой Царицынско-Челябинской жел. дороги и что, по надлежащемъ выясненіи направленія этой послѣдней дороги, Ряз.-Уральское об-во окончательно рѣшитъ вопросъ, гдѣ удобнѣе и выгоднѣе примкнуть и перерѣзать эту дорогу).

CCXXXIX. Астраханская солепромышленность 707

CCXL. Съ перваго русскаго съѣзда солепромышленниковъ, бывшаго въ С.-Петербургѣ съ 23 ноября по 5 декабря 1898 года. 708

CCXLI. Проектъ акціонернаго общества для разработки Чапачинскаго мѣсторожденія каменной соли. (Письмо въ редакцію «Астрах. Вѣстника»). *А. Н. Ксенева.* . . . 709

CCXLII. Слухи объ Астраханской желѣзной дорогѣ 711

(Сообщая о томъ, что, по ходящимъ упорнымъ слухамъ Ряз.-Уральское об-во, въ виду измѣнившихся обстоятельствъ, начинаетъ хлопотать о предоставленіи ему концессіи на проведеніи Астрах. жел. дороги по правому берегу Волги, авторъ статьи, по поводу этихъ слуховъ, вновь предлагаетъ городскому управленію просить, буде Правительство найдетъ правобережное направленіе Астрах. жел. дороги болѣе выгоднымъ, обязать концессіонера устроить главную станцію съ вокзаломъ въ Астрахани и оборудовать надлежащимъ образомъ переправу изъ Астрахани на Форпостъ).

CCXLIII. О пополненіи Астраханской городской желѣзнодорожной комиссіи новыми членами 713

CCXLIV. Объ избраніи гласнаго Астрах. городской думы Д. Н. Сергѣева уполномоченнымъ отъ г. Астрахани для ходатайствованія въС.-Петербургѣ по желѣзнодорожному вопросу 714

CCXLV. Слухъ о скоромъ осуществленіи проекта соединенія рельсовымъ путемъ Ростова-на-Дону съ Астраханью. . 714

CCXLVI. Къ желѣзнодорожному вопросу. 715

(Заявленіе гласнаго Астрах. городской думы М. И. Мочалова о циркулирующихъ въ городѣ слухахъ, будто-бы вопросъ объ Астрах. жел. дорогѣ, и притомъ въ направленіи ея по правому берегу Волги, будетъ разрѣшенъ Правительствомъ въ недалекомъ будущемъ, о необходимости провѣрить эти слухи и, въ случаѣ ихъ вѣроятности, о необходимости просить Правительство обязать предпринимателей устроить удобную переправу пассажировъ и грузовъ черезъ Волгу въ г. Астрахань и построить вокзалъ и склады для товаровъ на городской землѣ).

CCXLVII. Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ. . . 716

(Слухъ о телеграммѣ изъ С.-Петербурга отъ П. П. Вейнера, въ которой сообщается, что жел. дорога въ близ-

комъ будущемъ не будетъ проведена въ Астрахань, такъ какъ городъ ходатайствуетъ о лѣвобережномъ направленіи).

CCXLVIII. Объ Астраханской желѣзной дорогѣ 716

(Письмо изъ С.-Петербурга отъ П. П. Вейнера на имя предсѣдателя Астрах. биржеваго комитета по вопросу о проведеніи въ Астрахань жел. дороги, и статья «Астрах. Листка» по поводу сообщенныхъ въ этомъ письмѣ свѣдѣній).

CCXLIX. Какъ можетъ разрѣшиться желѣзнодорожный вопросъ? 720

(Въ виду свѣдѣній, сообщенныхъ П. П. Вейнеромъ, авторъ предлагаетъ ходатайствовать о томъ, 1) чтобы дорога проведена была по правому берегу, но съ главною станціею и вокзаломъ въ Астрахани и удобною переправою черезъ Волгу, и 2) чтобы дорогу строила сама казна, а если это невозможно, то чтобы въ проектъ дороги во всякомъ случаѣ включены были вышеуказанныя условія).

CCL. Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ. . . 722

(Отношеніе Астрах. биржеваго комитета на имя городскаго головы съ просьбою предложить городской думѣ обсудить письмо г. Вейнера и выясненныя въ немъ обстоятельства, дабы придти къ соглашенію съ биржевымъ комитетомъ о возбужденіи передъ Правительствомъ ходатайства о скорѣйшемъ проведеніи Астрах. жел. дороги по правому берегу р. Волги).

CCLI. Къ желѣзнодорожному вопросу 722

(Телеграмма И. Е. Ададурова о томъ, что порядокъ разсмотрѣнія дѣлъ о новыхъ дорогахъ остается неизмѣннымъ, что результатъ возможныхъ постановленій разсматривающей эти дѣла особой комиссіи, а тѣмъ болѣе высшихъ учрежденій, не можетъ быть ни кѣмъ предсказанъ и что Ряз.-Уральское об-во относится къ Астрах. желѣзнодорожному дѣлу совершенно такъ-же, какъ прежде).

CCLII. Къ вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ. . . 723

(Телеграмма директора желѣзнодорожнаго департамента В. В. Максимова о назначеніи засѣданія особой комиссіи по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ на 18 марта 1899 г.; назначеніе по этому поводу чрезвычайнаго собранія Астрах. городской думы на 5 марта 1899 г.; статья «Астрах. Листка» съ напоминаніемъ гласнымъ думы прежнихъ соображеній и предложеній этой газеты по Астрах. желѣзнодорожному вопросу).

CCLIII. Постановленіе чрезвычайнаго собранія Астраханской городской думы 5 марта 1899 года 725

(Объ уполномоченіи городскаго головы И. Н. Плотникова и гласнаго думы Д. Н. Сергѣева принять участіе въ предстоящемъ совѣщаніи при министерствѣ финансовъ,

при чемъ ходатайствовать объ удовлетвореніи прежнихъ просьбъ города о проведеніи жел. дороги на Астрахань по лѣвому берегу Волги).

CCLIV. Отголоски 726

(По поводу телеграммы предсѣдателя правленія Ряз.-Уральскаго общества И. Е. Ададурова, помѣщенной выше подъ № CCLI).

CCLV. Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» о чрезвычайномъ собраніи Астрах. городской думы 5 марта 1899 года. 727

CCLVI. Двѣ телеграммы по желѣзнодорожному вопросу . . . 736

(Телеграмма отъ В. В. Максимова о перенесеніи засѣданія комиссіи объ Астрах. жел. дорогѣ съ 18 марта на 1 апрѣля 1899 г., и телеграмма отъ Д. Н. Сергѣева о словахъ Министра Финансовъ, что предрѣшеннаго относительно направленія Астрах. ж. дороги въ министерствѣ нѣтъ).

CCLVII. Отголоски 736

(По поводу нѣкоторыхъ словъ гласнаго думы И. Г. Сергѣева въ засѣданіи думы 5 марта и телеграммы другого гласнаго думы Д. Н. Сергѣева).

CCLVIII. Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» о чрезвычайномъ собраніи Астрах. биржеваго общества 7 марта 1899 года 738

CCLIX. Отголоски 741

(По поводу постановленія 7 марта Астрах. биржеваго общества — предсказаніе о рѣшительной побѣдѣ правобережниковъ на предстоящемъ 1 апрѣля въ С.-Петербургѣ совѣщаніи по вопросу объ Астрах. жел. дорогѣ).

CCLX. Къ желѣзнодорожному вопросу 742

(Постановленіе чрезвычайнаго собранія 11 марта 1899 г. комитета рыбныхъ и тюленьихъ промысловъ относительно ходатайства о скорѣйшемъ проведеніи Астрах. жел. дороги по правому берегу Волги).

CCLXI. Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» о чрезвычайномъ собраніи комитета Каспійскихъ рыбныхъ и тюленьихъ промысловъ 11 марта 1899 года . . . 742

CCLXII. Отчеты «Астрах. Листка» и «Астрах. Вѣстника» объ общемъ собраніи членовъ Астрах. отдѣла Императорскаго Россійскаго об-ва рыболовства и рыбоводства 14 марта 1899 года. 751

Записка уполномоченныхъ Астраханской городской думы по вопросу о наивыгоднѣйшемъ направленіи желѣзной дороги, имѣющей соединить г. Астрахань съ общею сѣтью желѣзныхъ дорогъ 757

ИЗДАНІЯ ПЕТРОВСКАГО ОБЩЕСТВА.

1) **Сборникъ трудовъ членовъ Петровскаго Общества изслѣдователей Астраханскаго края.** А—нь. Тип. «Астр. Лист.» и В. Е. Лѣснякова. 1892. 8⁰. 367 стран., съ 35 рис. и 11 картами. Цѣна для членовъ Об—ва **1 р. 50 к.**, для прочихъ лицъ **2 рубля**. На пересылку иногородніе прилагаютъ *три семикопѣечныя почтовыя марки.*

☛ *„Сборникъ“* **одобренъ** *Ученымъ Комитетомъ Министерства Народнаго Просвѣщенія для пріобрѣтенія въ фундаментальныя библіотеки учебныхъ заведеній Министерства.*

2) **Астраханскій Сборникъ, издаваемый Петровскимъ Обществомъ изслѣдователей Астраханскаго края.** Вып. 1-й. Съ 10 рис. А—нь. Тип. Губернскаго Правленія и Н. Л. Рослякова. 1896. 8⁰. VI+335 стр. Ц. для членовъ Об—ва **1 р.**, для прочихъ лицъ **1 р. 25 к.** На пересылку иногородніе прилагаютъ *три семикопѣечныя почт. марки.*

☛ *„Астр. Сборникъ“* **одобренъ** *Ученымъ Комитетомъ Министерства Народнаго Просвѣщенія для пріобрѣтенія въ фундаментальныя библіотеки среднихъ учебныхъ заведеній.*

3) **Уставъ Петровскаго Общества изслѣдователей Астраханскаго края.** Астрахань. Тип. Губ. Правленія. 1888. 16⁰. 14 стран.

4) **Уставъ Астраханскаго Петровскаго музея.** Астрахань. Тип. Губ. Правленія. 1897. 16⁰. 10 стран.

5) **Программа для собиранія археологическихъ, нумизматическихъ, историческихъ и этнографическихъ свѣдѣній по Астраханскому краю, изданная Петровскимъ Обществомъ изслѣдователей Астраханскаго края.** А—нь. Тип. «Астр. Спр. Лист.». 1888. 8⁰. 10 стран.

6) **Протоколы Петровскаго Общества изслѣдователей Астраханскаго края, съ 4 октября 1874 г. по 31 декабря 1887 г., съ приложеніями.** А—нь. Тип. Губ. Правленія. 1888. 8⁰. 165 стран.

7) **Протоколы Петровскаго Общества изслѣдователей Астраханскаго края за январь—апрѣль 1888 года.** А—нь. Тип. Губ. Правленія. 1888. 8⁰. 44 стран.

8) **Протоколы Петровскаго Общества изслѣдователей Астраханскаго края за май—декабрь 1888 года.** А—нь. Паровая Новая Русская Тип. 1890. 8⁰. 80 стран.

См. третью стран. обложки.

9) **Отчетъ Петровскаго Общества изслѣдователей Астраханскаго края за время съ 7 сентября 1886 года по 31 декабря 1887 года.** А—нь. Тип. Губ. Правленія. 1889. 8⁰. 53 стран.

10) **Тоже за 1888 годъ.** А—нь. Тип. «Астрах. Листка» .1890. 8⁰. 61 стр.
11) „ **за 1889 годъ.** А—нь. Тип. «Астрах. Листка» .1891. 8⁰. 69 стр.
12) „ **за 1890 годъ.** А—нь. Тип. «Астрах. Листка» .1891. 8⁰. 63 стр.
13) „ **за 1891 годъ.** А—нь. Тип. «Астрах. Листка» .1892. 8⁰. 23 стр.
14) „ **за 1892 годъ.** А—нь. Тип. «Рыбнаго Дѣла» . 1894. 8⁰. 69 стр.
15) „ **за 1893 годъ.** А—нь. Пар. Нов. Рус. Тип. 1894. 8⁰. 82 стр.
16) „ **за 1894 годъ.** А—нь. Пар. Н. Р. Т. 1896. 8⁰. 64+XXIX стр.
17) „ **за 1895 годъ,** съ приложеніемъ рѣчи и рефератовъ, читанныхъ въ засѣданіяхъ Общества. А—нь. Тип. Н. Л. Рослякова. 1897. 8⁰. II+123+III стр.
18) „ **за 1896 годъ,** съ приложеніемъ рефератовъ, читанныхъ въ засѣданіяхъ Общества. Астрахань. Тип. Н. Л. Рослякова, аренд. В. Л. Егоровымъ. 1898. 8⁰. IV+176+XI стр.
19) „ **за 1897 годъ.** Астрахань. Тип. В. Л. Егорова. 1899. 8⁰. IV+62+XVIII стр.
20) **Сборникъ матеріаловъ по вопросу объ Астраханской желѣзной дорогѣ.** (Особое приложеніе къ отчету Петр. Об-ва за 1897 г). Астрахань. Тип. В. Л. Егорова. 1899. 8⁰. VII+814+II стр. Ц. на обыкн. бумагѣ **5 р.**, перес. за **3 ф.**; на велен. бумагѣ **6 р.**, перес. за **5 ф.**

МУЗЕЙ

въ память пребыванія въ г. Астрахани

ИМПЕРАТОРА ПЕТРА ВЕЛИКАГО

помѣщается въ домѣ Сергѣева, на Александровскомъ бульварѣ, въ г. Астрахани, и открытъ ЕЖЕДНЕВНО, *кромѣ понедѣльника*, **отъ 11-ти часовъ утра до 2-хъ часовъ по полудни;** для проѣзжихъ и туристовъ и въ другое время.

ВХОДЪ БЕЗПЛАТНЫЙ.

Библіотека Петровскаго Общества находится при музеѣ.

HE 3140 .A77 P4 1899 C.1
Sbornik materialov po voprosu
Stanford University Libraries
3 6105 040 510 138

DATE DUE

STANFORD UNIVERSITY LIBRAI
STANFORD, CALIFORNIA 94305-6

СГ
3
С
23